Dec. No. 502-03 que aprueba las disposiciones contenidas en el Decreto No. 87-00 del 25 de noviembre del 2000.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NÚMERO: 502-03

CONSIDERANDO: Que en fecha 25 de febrero del año 2000 mediante el Decreto No. 87-00, el Gobierno Dominicano puso en vigencia los Reglamentos Aeronáuticos Dominicano (RAD´S).

CONSIDERANDO: Que en virtud de los constantes cambios técnicos que se producen en el campo aeronáutico y en pro de mantener los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD'S) adecuados a los tiempos modernos y a las recomendaciones formuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es indispensable contar con instrumentos legales que recojan las innovaciones internacionales que regulan la actividad aérea.

CONSIDERANDO: Que conforme al Convenio de Chicago la República Dominicana se comprometió a adoptar toda normativa técnica que emane de la OACI, procurando implementar las enmiendas o modificaciones que ella disponga, con miras a mantener estandarizada la legislación Aeronáutica.

CONSIDERANDO: Que luego de la puesta en vigencia de los RAD'S y como resultado de las revisiones posteriores practicadas a los indicados Reglamentos, fueron detectadas ciertas discrepancias y errores materiales en el contenido de los mismos.

VISTO el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de fecha 07 de diciembre de 1944.

VISTA la Ley No. 505 Sobre Aeronáutica Civil, de fecha 10 de noviembre de 1969.

VISTO el Decreto No. 87-00 de fecha 25 de febrero del año 2000 y sus modificaciones.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTÍCULO 1.- Se modifican las disposiciones que más adelante se indican, contenidas en el Decreto No. 87-00, de fecha 25 de febrero del año 2000 y en sus

siguientes modificaciones, RAD,s 61, 63, 65, 67, 91, 103, 119, 121 y 135, para que en lo adelante lean y rijan de la siguiente manera:

RAD 61

- LICENCIAS DE PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORIA

INDICE

Sección "A" - Generalidades

61.0	Definiciones.
61.1	Aplicabilidad. Licencias y Habilitaciones emitidas bajo este RAD
61.3	Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.
61.5	Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.
61.8	Aptitud psicofísica. Requerimiento y Vigencia.
61.9	Validez de las licencias y habilitaciones.
61.11	Disminución de la aptitud psicofísica.
61.12	Uso de sustancias psicoactivas
61.13	Instrucción reconocida.
61.14	Actuación en funciones de tripulante.
61.15	Renovación de las atribuciones de una licencia y /o habilitación que ha caducado temporalmente.
61.17	Licencia Temporal.
61.19	Requisitos previos para el examen escrito.
61.21	Requisitos previos para tomar el examen práctico.
61.23	Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y tipo.
61.25	Requisitos para la expedición de habilitaciones de clase y de tipo.
61.26	Edad mínima para la obtención de licencias.
61.27	Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.
61.29	Habilitación de vuelo por instrumentos de avión y helicóptero
61.33	Instrucción de vuelo.
61.35	Instrucción teórica.
61.36	Instrucción práctica.
61.37	Instrucción en entrenador sintético.
61.39	Reconocimiento de tiempo de vuelo.
61.45	Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.
61.47	Crédito por experiencia militar.
61.51	Libro de vuelo del piloto (log book).
61.52	Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

61.53 Restricciones a copilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.
61.54 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años para vuelos nacionales.
61.55 Habilitaciones para copiloto.
61.56 Vuelo de revisión.
61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.
61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: Operación de una aeronave que requiere más de un piloto.
61.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.
61.60 Cambios de dirección.

Sección "B" – Método de convalidación de licencia y emisión de licencia en base a una licencia de piloto extranjera

61.75 Convalidación de licencia de piloto extranjera.
61.77 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.
61.83 Requisitos de elegibilidad.
61.85 Solicitud.
61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.
61.89 Limitaciones.
61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.
61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).
61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentro de un área de control terminal.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.101 Aplicabilidad.
61.103 Requisitos de elegibilidad.
61.105 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.
61.107 Experiencia Aeronáutica. Aviones
61.109 Instrucción de vuelo. Aviones
61.111 Pericia de vuelo. Aviones
61.113 Habilitación de aeronaves a rotor. Conocimiento aeronáutico.
61.115 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.117 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.118 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.119 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.
61.120 Limitaciones y privilegios de piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Sección "E" - Pilotos Comerciales

61.121 Aplicabilidad.
61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.125 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.
61.127 Experiencia Aeronáutica. Avión
61.129 Instrucción de vuelo. Avión
61.131 Pericia de Vuelo. Avión
61.133 Habilitación de aeronave a rotor (helicóptero). Conocimientos aeronáuticos
61.135 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.137 Instrucción de vuelo. Aeronaves a R otor
61.139 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.141 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.
61.143 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Generalidades. Requisitos de elegibilidad.
61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.
61.155 Experiencia aeronáutica. Avión
61.157 Pericia de vuelo. Avión
61.159 Condiciones en que serán expedidas de piloto de línea aérea de avión.
61.161 Habilitación de helicóptero. Conocimiento aeronáutico.
61.163 Experiencia Aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.165 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.167 Habilitación de categoría adicional.
61.169 Condiciones en que serán expedidas de piloto de línea aérea de helicóptero
61.171 Pruebas.
61.173 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.
61.175 Limitaciones y privilegios generales.

Sección "G" - Instructores de vuelo

61.181 Aplicabilidad.
61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.
61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.185 Conocimiento aeronáutico.
61.187 Pericia de vuelo.
61.189 Registro de vuelos de instrucción.
61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.
61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.
61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.
61.197 Renovación de habilitación ó licencia de instructor de vuelo.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.
61.213 Requisitos de elegibilidad.
61.214 Privilegios del instructor de teoría.
61.217 Requisitos de experiencia reciente.

Sección "I" - Piloto de Planeador

61.219 Aplicabilidad
61.221 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.223 Conocimiento aeronáutico.
61.225 Pericia de vuelo.
61.227 Experiencia aeronáutica.
61.229 Limitaciones y privilegios del piloto de planeador

Sección "J" – Piloto de Globo Libre

61.231 Aplicabilidad.
61.233 Requisitos de elegibilidad.
61.235 Conocimiento aeronáutico.
61.237 Pericia de vuelo.
61.239 Experiencia aeronáutica.
61.241 Limitaciones y privilegios del Piloto de Globo Libre.

Sección "K" - Pilotos de Ultralivianos Motorizados

61.245 Aplicabilidad
61.247 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.249 Conocimiento aeronáutico.
61.255 Experiencia o pericia de vuelo.
61.257 Requisitos para el vuelo solo.
61.261 Exámenes
61.263 Licencias a personal extranjero
61.265 Atribuciones
61.267 Instructor de Ultraliviano motorizado
61.269 Reducción de Requisitos.

Apéndices del RAD 61

Apéndice "A" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.

Apéndice "B" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.

Sección "A" - Generalidades

61.0 Definiciones.

Para el propósito de este RAD, los siguientes términos y expresiones indicados a continuación, tienen los siguientes significados:

Aeródromos. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave (categoría de). Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, planeador, helicópteros, globo libre.

Aeronave (tipo de). Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Aprobado. Aceptado por un Estado contratante, por ser idóneo para un fin determinado.

Avión o Aeroplano. Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación, en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Convalidación. Es la acción mediante la cual la DGAC, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya la otorgada por otro Estado Contratante.

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Entrenador Sintético de Vuelo. Cualquiera de los tres (3) tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelos.

Entrenador básico de Vuelo por Instrumentos. Está equipado con los instrumentos apropiados, y que simulan el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Simulador de Vuelo. Aparato que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, que simula positivamente la

performance, características de los mandos y las cargas impuestas a estos, así como el funcionamiento correcto de todos los sistemas e instrumentos de abordo.

Entrenador para Procedimientos de Vuelo. Aparato que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de abordo y la performance de las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Experiencia de Vuelo. Experiencia adquirida en calidad de miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave.

Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referente a dicha licencia.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción Reconocida. Programa especial de instrucción que el Estado contratante aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.

Miembro de la Tripulación de Vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Noche. Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad correspondiente.

Tiempo de Instrucción con Doble Mando. Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.

Tiempo de Instrumentos. Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador.

Tiempo de Vuelo. Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Nota. En este caso, tiempo de vuelo es sinónimo de la expresión "tiempo entre calzos" o "tiempo entre ruedas" de uso general.

Tiempo de Vuelo de Planeador. Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de Vuelo por Instrumentos. Tiempo durante el cual se pilota una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencias a puntos externos.

Tiempo en Entrenador. Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un entrenador sintético de vuelo aprobado por la Autoridad Otorgadora de Licencias,

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al Mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Planeador. Aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Vehículo Ultraliviano. Aerodino no motorizado que opera bajo las especificaciones y limitaciones contempladas en el RAD 103.

Vehículo Ultraliviano Motorizado. Aerodino motorizado que opera bajo las especificaciones y limitaciones contempladas en el RAD 104

61.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe los requisitos que se deben cumplir para obtener las licencias y habilitaciones para pilotos, instructor de vuelo e instructor de teoría, las condiciones en que esas licencias y habilitaciones son otorgadas, los privilegios y limitaciones de estas licencias y habilitaciones en la República Dominicana, para el personal aeronáutico que haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación para la licencia solicitada que se especifican a continuación:

1) **Tripulación de Vuelo:**

i) Estudiante Piloto
ii) Piloto Privado Avión, Helicóptero
iii) Piloto Comercial Avión, Helicóptero
iv) Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión, Helicóptero
v) Piloto de Planeador
vi) Piloto de Globo Libre
vii) Piloto de Ultraliviano motorizado

b) Las siguientes habilitaciones son puestas en la licencia (excepto Estudiante Piloto) cuando el solicitante haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación para la habilitación solicitada:

1) Habilitaciones de Categoría:

i) Avión
ii) Helicóptero
iii) Planeador
iii) Globo Libre
iv) Ultraliviano motorizado

2) Habilitaciones de Clase Avión:

i) Monomotores terrestres
ii) Hidroaviones monomotores
iii) Multimotores terrestres
iv) Hidroaviones multimotores

3) Habilitación de Clase Giroavión:

i) Helicóptero Monomotores
ii) Helicóptero Multimotores

4) Habilitación de Clase Planeador:

i) Planeadores libres;
ii) Motoplaneadores.

5) Habilitación de Clase Globos Libres:

i) Globos de aire caliente;
ii) Globos de gas; y
iii) Globos mixtos aire caliente / gas

6) Habilitación de Clase Ultraliviano motorizado

i) Control pendular (por desplazamiento de centro de gravedad);
ii) Control de tres ejes (por desplazamiento de superficies aerodinámicas);

7) **Habilitación de Tipo de Aeronave.** Queda limitado a tres (3) el número máximo de habilitaciones por tipo, vigentes, en la misma licencia.

8) Se establecen habilitaciones de tipo para:

i) Aeronaves con peso superior a 5,700 kgs;
ii) Aviones por turbo hélices o turborreactores;
iii) Aeronaves certificadas para volar con una tripulación mínima de por lo menos, 2 pilotos;
iv) Todo tipo de helicóptero certificado para volar con un solo piloto.
v) Cualquier otro tipo de aeronave siempre que lo considere necesario la DGAC.

9) **Habilitaciones de Instrumentos** (Solamente en Licencia Privada y Comercial)

i) Instrumentos – Aeronave I
ii) Instrumentos – Helicóptero

c) Las siguientes habilitaciones son puestas en la licencia de Piloto para instrucción teórica y en vuelo (Excepto Estudiante Piloto y Piloto Privado) cuando un solicitante haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación de la habilitación solicitada:

10) **Habilitaciones de Instrucción:**

i) Instructor de Vuelo
ii) Instructor de Teoría de Vuelo:

d) La categoría de la aeronave y el nivel de atribuciones se incluyen en el titulo de la licencia.

e) Para el titular de una licencia de piloto operar en una categoría adicional de aeronave, la DGAC podrá requerir, si lo considera necesario, una licencia adicional de piloto para dicha categoría de aeronave.

61.3 Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.

a) ***Licencia de piloto.*** Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o en cualquier otra condición de tripulante de vuelo en una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que sea titular de una licencia vigente de piloto emitida bajo este RAD con las habilitaciones actualizadas y específicas de la función que desempeña a bordo.

b) ***Licencia requerida para la operación de aeronaves de registro extranjero.*** Una persona no podrá actuar como piloto al mando o en cualquier otra posición que requiera un tripulante de vuelo de una aeronave civil de registro extranjero dentro de la República Dominicana a menos que la licencia de piloto de la persona:

1) Sea válida y esté en posesión de la persona o a su pronta accesibilidad cuando ejerza los privilegios de su licencia de piloto; y

2) Haya sido emitida por el país en donde la aeronave ha sido registrada o bajo el presente RAD.

c) ***Habilitación de Instrumentos***. Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave civil bajo condiciones instrumentales (IFR) o en condiciones meteorológicas menores de las prescritas para condiciones visuales (VFR) a menos que esa persona posea:

1) En su licencia de piloto la habilitación correspondiente de instrumentos, de categoría, de clase y de tipo (si es requerido) para cualquier avión ó helicóptero.

2) La licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea con la habilitación apropiada de categoría, clase y tipo (si es requerido) para la aeronave a ser volada.

3) Para un planeador, la licencia de piloto con la habilitación de planeador e instrumentos.

d) Para los efectos de emisión de una licencia de piloto ó de una habilitación, el solicitante deberá presentar a la DGAC la siguiente documentación:

1) Formulario de emisión completo;

2) Libro de vuelo (logbook) certificado por el instructor;

3) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

4) Certificado de aptitud técnica expedido por un examinador autorizado por la DGAC, emitido antes de los 30 días a la solicitud.

5) Certificado de aptitud técnica expedido por un examinador autorizado por la DGAC ó por un estado contratante de OACI, cuyos requisitos de emisión en dicho estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana, emitido antes de los 30 días a la solicitud.

e) Para efectos de revalidación o renovación de una licencia o habilitación de piloto, el solicitante deberá presentar a la DGAC, en un período no inferior a quince (15) días anteriores a la fecha de vencimiento de su licencia o habilitaciones:

1) Formulario de renovación completo;

2) Licencia y habilitaciones;

3) Libro de vuelo (log book) certificado;

4) Certificado de aptitud psicofísico;

5) Certificado de aptitud técnica y chequeo adecuado expedido por un examinador antes de los 30 días de la solicitud;

f) Será causa suficiente para negarse la emisión de una licencia por parte de la DGAC a:

1) La persona cometa un acto fraudulento;

2) Ofrezca una declaración falsa en una aplicación para una licencia o habilitación, o en un certificado médico;

3) Altere o introduzca datos erróneos en su libro de vuelo (log book);

4) Reproduzca para fines fraudulentos uno de los documentos arriba mencionados.

g) El instructor de vuelo será el responsable por la introducción de datos en el libro de vuelo (log book) de un alumno piloto.

61.5 Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.

a) ***Cambio de nombre o apellido***. La solicitud para cambio de nombre o apellido en una licencia emitida bajo este RAD debe estar acompañada de lo siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Copia de la Sentencia dictada por el Tribunal competente que autoriza el cambio de nombre o apellido;

4) Copia del decreto que autoriza el cambio de nombre, según corresponda;

5) Copia de la nueva cédula contentiva del cambio de nombre o apellido;

6) Acta de nacimiento debidamente legalizada, luego de haber cumplido con todo el procedimiento de cambio de nombre o apellido de conformidad con las disposiciones legales vigentes, a cuyo efecto deberá aportarse la documentación requerida.

7) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

8) Formulario de la DGAC debidamente completado.

b) ***Inclusión o eliminación de apellido de la mujer casada.*** La solicitud para la inclusión del apellido de casada (en el caso de la mujer) o para la eliminación del mismo por parte del titular de la licencia, deberá estar acompañada de la siguiente documentación:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Acta de matrimonio o de divorcio o documentos equivalentes según aplique. Dichos documentos serán devueltos al solicitante una vez la DGAC verifique la validez de los mismos.

4) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

5) Formulario de la DGAC debidamente completado

c) ***Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.*** Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse de la manera siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia destruida o extraviada, dirección permanente, número de cédula de identidad, y en caso de disponerse, cualquier información con respecto a número, habilitaciones y fecha de emisión de esta licencia. Dicha solicitud deberá ser acompañada de fotocopia de la cédula de identidad del solicitante;

2) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

3) Formulario de la DGAC debidamente completado.

e) ***Duplicado de certificado medico por destrucción o pérdida.*** La solicitud para el duplicado de un certificado médico perdido o destruido debe hacerse por escrito a la DGAC.

f) La persona cuya licencia o certificado médico expedidos bajo este reglamento, o ambos, se hayan extraviados, puede obtener una constancia de la DGAC confirmando que los mismos fueron expedidos.

g) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por la DGAC, servirá como una licencia provisional por un período no mayor de (60) días, pendientes a la emisión del recibo del duplicado expedido bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o revocada.

61.7 Aptitud psicofísica. Requerimiento y Vigencia.

a) Toda persona solicitante de una licencia bajo este RAD se someterá a una evaluación psicofísica de conformidad a lo prescrito en el RAD 67 de este Reglamento:

1) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando, copiloto o en cualquier otra función de tripulante de vuelo de una aeronave que requiera una licencia vigente, a menos que lleve consigo un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67.

2) En el caso de una licencia de piloto convalidada bajo la parte 61.75 de este RAD, la evidencia de habilitación médica vigente se acepta para la emisión de la licencia con el período de validez de ese certificado médico extranjero.

b) *Operaciones que requieren un certificado médico.* Excepto como está provisto en el párrafo (c) de este RAD, una persona:

1) Debe poseer un certificado médico de primera clase cuando ejerza los privilegios de:

i) Licencia de piloto de transporte de línea aérea;
ii) Licencia de piloto comercial

2) Debe poseer un certificado médico de segunda clase cuando ejerza los privilegios de:

i) Licencia de Estudiante Piloto
ii) Licencia de piloto privado (avión o helicóptero)
iii) Licencia de piloto de planeador
iv) Licencia de piloto de globo libre

v) Licencia de Piloto ultraliviano

c) *Operaciones que **no** requieren un certificado médico.* No se requerirá a una persona poseer un certificado médico:

1) Cuando ejerza los privilegios de la habilitación de instructor en vuelo si la persona no está actuando como piloto al mando o actuando como piloto requerido en una tripulación de vuelo.

2) Cuando ejerza los privilegios de la habilitación de instructor de teoría de vuelo.

3) Cuando sirva como examinador o chequeador durante la administración de un examen o chequeo para una licencia, habilitación, ó autorización que es conducida en un simulador de vuelo o en dispositivo de entrenamiento de vuelo; o

4) Cuando la prueba o el chequeo para la licencia, habilitación o autorización que se toma, es conducida en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento.

d) El período de vigencia de un certificado médico se ajustará a lo siguiente:

1) Un certificado médico **Clase I** caduca al final del último día del:

i) Sexto mes después de la fecha del examen médico mostrado en el Certificado médico para operaciones que requieren una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA) (avión o helicóptero).

ii) Duodécimo mes después de la fecha del examen médico mostrado en el certificado médico, para operaciones que requieren licencia de piloto comercial (avión o helicóptero).

2) Un certificado médico **Clase II** caduca al final del último día del:

i) El período de 24 meses para operaciones que requieren una licencia de piloto privado, (avión o helicóptero) o estudiante piloto, piloto de planeador, piloto de globo libre y piloto de ultraliviano.

3) Un certificado médico **Clase III** caduca al final del último día del:

i) Vigésimo cuarto (24) mes para operaciones requiriendo una licencia de controlador de tránsito aéreo, técnico de/mecánico

de mantenimiento de aeronaves, y encargado de operaciones de vuelo y/o despachadores de vuelo.

e) Cuando el titular de la licencia haya cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de veinticuatro (24) meses especificado para las licencias de piloto privado avión o helicóptero, piloto de planeador, piloto de globo libre, piloto de ultraliviano, estudiante piloto, se reducirá a doce (12) meses, y el intervalo de 12 meses especificado para las licencias de piloto comercial avión o helicóptero, se reducirá a seis (6) meses.

f) Todo documento de validez de licencia emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento estará avalado por el diagnostico formulado por el medico examinador y la firma del representante medico autorizado por la DGAC, que emite la licencia.

61.9 Validez de las licencias y habilitaciones.

a) Excepto como está prescrito en 61.15 (d), toda licencia emitida bajo este RAD es expedida sin un plazo específico de vencimiento y se mantiene vigente en tanto el titular de ésta se somete a una evaluación médica y técnica ó a una evaluación recurrente anual y cumpla un proceso regular de vuelo.

b) Ninguna persona hará uso de las atribuciones otorgadas por una licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia reciente establecidos en RAD 61.57.

c) La DGAC se asegurará que otros Estados contratantes puedan cerciorarse de la validez de la licencia.

d) La DGAC aceptará, para efectos de mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo dedicados a operaciones o evaluación de transporte aéreo comercial, las demostraciones de pericia durante las verificaciones de competencia efectuados en vuelo o en simulador de vuelo aprobado, de conformidad con los RAD 91, 121, 135 y 137, de este Reglamento.

1) El explotador mantendrá registros de, por lo menos los últimos cuatro chequeos de vuelo, disponibles a consulta por la DGAC.

2) El piloto mantendrá su libro de vuelo (logbook), actualizado y lo hará certificar por el piloto chequeador en la fecha en que hizo su chequeo de vuelo.

e) La DGAC solamente aceptará los chequeos de vuelo producidos por personas por ella autorizadas y utilizará formularios de modelo oficial, según reglas establecidas en 61.3 de este RAD.

f) La DGAC solamente aceptará los certificados de aptitud psicofísica emitido bajo el RAD 67 el cual estará avalado por el diagnóstico formulado por el médico examinador y la firma del representante médico autorizado por la DGAC, que emite la licencia.

g) *Entrega, suspensión o cancelación.* Cualquier licencia emitida bajo este RAD cesa de ser efectiva si es entregada, suspendida o cancelada.

h) *Devuelta de licencias.* El poseedor de una licencia emitida bajo este RAD que haya sido suspendida o cancelada debe devolver la licencia a la DGAC cuando le sea así requerido.

i) La persona cuya licencia de vuelo se suspenda, no puede solicitar ninguna habilitación para ser agregada a su licencia durante el período de suspensión.

j) A menos que la orden de revocación mencione alguna discrepancia clara, una persona cuya licencia de vuelo se ha cancelado, no podrá solicitar el mismo tipo de licencia por espacio de (12) meses después de la fecha de cancelación.

61.11 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) Ninguna persona podrá ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren, durante todo período en que, por una causa cualquiera, su aptitud psicofísica haya disminuido en grado tal que, en semejantes condiciones no se le hubiese expedido o renovado la evaluación médica.

b) Los explotadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Suspenderlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida.

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, deben informar a la DGAC de dicha incapacidad.

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b)(2) de este RAD, quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de aptitud psicofísica que corresponda y sea evaluado en vuelo por un piloto examinador autorizado por la DGAC.

61.12 Uso de sustancias Psicoactivas

El titular de una licencia prevista en el presente RAD no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentra bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

b) El titular de una licencia prevista en el presente RAD se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.

61.13 Instrucción reconocida.

a) Para la instrucción teórica, todo solicitante de una licencia bajo este RAD deberá estar respaldado por un plan y un programa de instrucción aprobado por la DGAC, según el RAD 141 de este Reglamento:

1) Dentro de los 15 días a partir de la solicitud de examen la DGAC podra juzgar y planificar estos exámenes según el RAD 141 de este Reglamento.

2) Detalles y requisitos de los métodos de aprobación de programas de cursos y "currículo" para la obtención de Licencias de pilotos.

3) Detalles de los requisitos y de los métodos de aprobación de programas de cursos y "currículum" para la obtención de licencias de pilotos están contenidos en el RAD 141 de este Reglamento.

61.14 Actuación en funciones de tripulante.

a) Ninguna persona actuará como piloto al mando ni como copiloto de una aeronave de matrícula dominicana, a menos que sea titular de una licencia de piloto válida, expedida de conformidad con las disposiciones de los RAD 61 y RAD 67, o convalidada por la DGAC según 61.75 de este RAD en caso de haber sido expedida por otro Estado contratante de la OACI.

b) Antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dicha licencia o habilitación.

c) El solicitante a la revalidación o a la renovación de una licencia o habilitación demostrará que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia estipulados para dicha licencia o habilitación en el RAD 61.3(f).

61.15 Renovación de las atribuciones de una licencia y/o habilitación que ha caducado temporalmente.

a) Los titulares de licencia que hayan dejado vencer las atribuciones de las mismas de uno a 6 meses, deberá cumplir con lo especificado en el 61.56 (a)

b) Para la renovación de las atribuciones de una licencia y/o habilitación, que tengan un vencimiento de 6 meses a 5 años, se procederá de la manera siguiente:

1) Para aquellas licencias con vencimiento desde 6 meses hasta 5 años, con una habilitación de aeronave menor de 12,500 libras, deberá cumplir con lo siguiente:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) 5 horas de instrucción teórica;

iii) 5 horas de instrucción practica con un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

v) Libro de vuelo firmado por el instructor de vuelo autorizado;

vi) Examen teórico;

vii) Examen oral y práctico con un examinador designado por la DGAC.

c) Para aquellas licencias con una habilitación de aeronave con un peso mayor de 12,500 libras, se procederá de la manera siguiente:

1) Para aquellas licencias vencidas de 6 meses a un año:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) 20 horas de instrucción teórica;

iii) 6 horas de instrucción practica con un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

v) Libro de vuelo firmando por instructor de vuelo autorizado;

vi) Pasar un examen teórico;

vii) Examen oral y practico con un examinador designado por la DGAC.

2) Para aquellas licencias vencidas de 2 a 3 años:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

i) 30 horas de instrucción teórica;

ii) 8 horas de instrucción practica bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado;

iii) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

iv) Libro de vuelo firmando por instructor de vuelo autorizado;

v) Pasar un examen teórico;

i) Examen oral y practico con un examinador designado por la DGAC

3) Para aquellas licencias vencidas de 4 a 5 años:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) Un curso de tierra completo;

iii) 16 horas de práctica de vuelo con bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor informando haber dado la instrucción;

v) Libro de vuelo firmando por instructor sobre las horas de vuelo realizadas;

vi) Pasar un examen teórico;

vii) Examen oral y práctico con un examinador designado por la DGAC.

d) La instrucción práctica podrá ser recibida en un simulador de vuelo autorizado por la DGAC.

e) A los solicitantes de renovación de licencia bajo el 61.15, que vayan a recibir instrucción en tiempo de vuelo real, podrá expedírsele un certificado de validez médica provisional, especificando que solo será para recibir la instrucción de vuelo bajo la supervisión del instructor de vuelo autorizado.

f) Una licencia quedará suspendida si su titular no ejerce los privilegios que ella le confiere por un período de tiempo superior a sesenta (60) meses:

1) Para restablecer las atribuciones de la licencia y /o habilitación, el solicitante deberá tomar un curso inicial, acorde al tipo de licencia que solicita.

g) Los expedientes de licencias que no contengan actividad en el transcurso de 5 años pasaran a un archivo muerto, donde se mantendrán en custodia hasta los 10 años, luego de pasado los 10 años podrán ser depositados en archivo inactivo en una institución que se encargue de guardar este tipo de documentación, por la importancia que tengan los mismos, o bien destruirse, a discreción de la DGAC.

61.17 Licencia Temporal.

a) Una licencia temporal de piloto ó de habilitación es emitida por un máximo de 60 días dentro de cuyo período será emitida la licencia permanente a la persona que la DGAC haya encontrado calificada bajo este RAD.

b) Una licencia temporal de piloto ó de habilitación vence:

1) En la fecha de vencimiento mostrada en la licencia.
2) Al recibimiento de la licencia permanente; o
3) Al recibimiento de notificación de que la licencia o habilitación obtenida ha sido negada o cancelada.

61.19 Requisitos previos para el examen escrito.

a) Un solicitante para examen teórico debe haber:

1) Recibido una autorización firmada en el logbook u otro documento, si es requerido por este reglamento, de un instructor autorizado certificando que el solicitante ha cumplido el apropiado entrenamiento teórico según RAD 61.13 ó que satisfaga los requerimientos de conocimientos aeronáuticos según aplique de las secciones D, E y F de este RAD para la licencia ó habilitación buscada y que está preparado para el examen escrito;

2) Identificación apropiada al momento de la solicitud, que contenga del solicitante lo siguiente:

i) Fotografía;
ii) Firma;
iii) Fecha de nacimiento, la cual muestre que el solicitante cumple o cumplirá los requisitos de edad de este RAD para la licencia buscada antes del vencimiento de los resultados del examen teórico; y
iv) Dirección actual de su residencia.

b) La DGAC especificará la nota mínima para pasar.

61.21 Requisitos previos para tomar el examen práctico.

a) Para ser elegible para un examen práctico con el propósito de obtención de una licencia o habilitación emitida bajo este RAD, un solicitante debe:

1) Pasar el examen teórico requerido dentro del período de 24 meses que precede el mes en que el solicitante completa el examen práctico, si un examen práctico es requerido.

2) Presentar el resultado del examen teórico a la hora de la solicitud del examen práctico, si un examen teórico es requerido.

3) Haber completado satisfactoriamente el entrenamiento requerido y haber obtenido la experiencia aeronáutica prescrita por este RAD para la licencia o habilitación buscada;

4) Posea por lo menos un certificado médico según corresponda, si un certificado médico es requerido;

5) Reúna el requerimiento de edad prescrito en este RAD para otorgamiento de la licencia o habilitación.

6) Tenga una autorización por parte de un instructor, si es requerido por este RAD, en el logbook del solicitante o en un registro de entrenamiento que haya sido firmada por un instructor autorizado quien certifique que el solicitante-

i) Ha recibido y ha sido registrado en su logbook horas de entrenamiento dentro de los 60 días que preceden a la fecha de solicitud en la preparación para el examen práctico.

ii) Está preparado para el examen práctico requerido; y

iii) Ha demostrado conocimiento satisfactorio sobre las áreas de temas en los cuales el solicitante fue deficiente en el examen teórico; y

7) Ha hecho y firmado una solicitud formal.

b) A una persona no le es requerida el cumplir con las provisiones del párrafo (a)(6) de esta sección si esa persona:

1) Posee una licencia de piloto extranjera emitida por un país contratante de OACI que le autoriza por lo menos a ejercer los privilegios como piloto para la licencia buscada;

2) Está solicitando solamente una habilitación de tipo, o una habilitación de clase con la habilitación de tipo asociada; o

3) Está solicitando para una licencia TLA o una habilitación adicional a la licencia de TLA en una aeronave que no requiera examen práctico para una habilitación de aeronave tipo.

c) Si todos los incrementos del examen práctico para la obtención de la licencia no son completados en un solo examen, todos los requerimientos restantes del examen deben ser completados satisfactoriamente no mas de 60 días calendario después de la fecha en la cual el solicitante inició el examen.

d) Si todos los incrementos del examen práctico para la licencia o habilitación no son completados satisfactoriamente dentro de 60 días calendarios después de la fecha en la cual el solicitante inició su examen, el solicitante debe retomar el examen completo, incluyendo aquellos incrementos completados satisfactoriamente.

61.23 Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y de tipo.

a) Ninguna persona titular de una licencia de piloto actuará como piloto al mando ni como copiloto en una aeronave a no ser que dicho titular haya recibido una de las autorizaciones siguientes:

1) La habilitación de clase pertinente, prevista en 61.1(b);

2) Una habilitación de tipo, cuando se requiera en virtud de las disposiciones de 61.1(b).

b) Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto, en la habilitación de tipo se anota dicha limitación (Ejemplo: B747 - Copiloto).

c) Para vuelos de instrucción, de prueba o para vuelos realizados sin remuneración y que no transporten pasajeros, la DGAC proporcionará por escrito una autorización especial al titular de la licencia, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en 61.1:

1) La validez de dicha autorización estará limitada al tiempo necesario para realizar el vuelo de que se trate.

61.25 Requisitos para la expedición de habilitaciones de clase y de tipo.

Para que la DGAC expida habilitaciones de clase y de tipo:

a) En caso de una habilitación de clase según lo estipulado en 61.1, el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en la clase de aeronave de que se trate, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Si corresponde, los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) Si corresponde, la cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura de la clase de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso, en una aeronave de la clase respecto a la cual solicite la habilitación.

b) En caso de una habilitación de tipo según lo estipulado en 61.1 (b), el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate y/o en simulador de vuelo, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) La cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

Sobre las condiciones exigidas a los pilotos que impartan instrucción de vuelo, véase la Sección 61.33.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso;

3) Habrá demostrado, al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, el grado de conocimientos que determine la DGAC, de acuerdo con los requisitos especificados en la Sección F de este RAD.

c) Para que la DGAC otorgue una licencia al solicitante según lo estipulado en 61.1, el solicitante deberá haber demostrado la pericia y los conocimientos necesarios para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a los requisitos para la obtención de la licencia y a las funciones de piloto del solicitante.

61.26 Edad mínima para la obtención de licencias.

a) Para que la DGAC otorgue una licencia, el solicitante deberá cumplir con las edades mínimas que siguen:

1) Estudiante piloto, 17 años;
2) Piloto privado de avión, 17 años;
3) Piloto comercial de avión, 18 años;
4) Piloto transporte de línea aérea de avión, 21 años;
5) Piloto privado de helicóptero, 17 años;
6) Piloto comercial de helicóptero, 18 años;
7) Piloto transporte de línea aérea de helicóptero, 21 años;
8) Piloto de planeador, 16 años;
9) Piloto de globo libre, 16 años.
10) Piloto de Ultraliviano, 16 años.

b) La DGAC otorgará las licencias de estudiante piloto, piloto privado, piloto de planeador y piloto de globo libre con menos de dieciocho (18) años, si el solicitante presenta la autorización del padre ó tutor debidamente notariada.

c) La DGAC no otorgará a una persona la habilitación de instructor de vuelo antes de los veintiún (21) años cumplidos.

61.27 Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.

a) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de la pericia, a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación, puede ser aprobada por la DGAC, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

b) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas a los efectos de mantenimiento de la experiencia reciente, o a los efectos de entrenamiento o de demostración de los procedimientos operacionales de la habilitación de vuelo por instrumentos, puede ser aprobada por la DGAC, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

d) Los créditos de horas concedidos por utilización de entrenadores sintéticos de vuelo están indicados en los apéndices de este RAD para toda licencia o habilitación.

61.29 Habilitación de vuelo por instrumentos avión - helicóptero.

1) Requisitos para expedir la habilitación. Para ser elegible para una habilitación instrumental (avión) o una habilitación instrumental (helicóptero), el solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos – avión - helicóptero confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho aéreo.

1) Las disposiciones y reglamentos pertinentes a los vuelos IFR; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

b) Conocimiento general de las aeronaves.

1) La utilización, limitaciones y condiciones de funcionamientos del equipo de aviónica y de los instrumentos necesarios para el control y la navegación de aeronaves en vuelos IFR y en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos; utilización y limitaciones del piloto automático;

2) Brújulas, errores al virar y al acelerar; instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de presesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

c) Performance y planificación de vuelo:

1) Los preparativos y verificaciones previos correspondiente a los vuelos IFR;

2) La planificación operacional del vuelo; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo para vuelos IFR; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación y limitaciones humanas:

1) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al vuelo por instrumentos en aeronaves. (Ver Doc. 9683 de la OACI);

e) Meteorología:

1) La aplicación de la meteorología aeronáutica; la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para

obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

2) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

f) Navegación.

1) Navegación aérea práctica mediante radioayuda para la navegación;

2) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayuda para la navegación;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como la AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR;

h) Radiotelefonía.

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a las aeronaves en vuelos IFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

2) Experiencia.

El solicitante de una habilitación instrumental debe ser titular de una licencia vigente de piloto privado o comercial con una habilitación de aeronave apropiada a la habilitación instrumental que busca, el habrá realizado, como mínimo:

a) 50 horas de vuelo como piloto al mando en vuelo de travesía en aeronaves de categorías aceptables a la autorizada otorgadora de licencias, de las cuales 10 horas como mínimo en aviones o helicópteros; y

b) 40 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero o avión, pero de estas un máximo de 20 ó 30 horas en simulador de vuelo, podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas de vuelo en entrenador se efectuarán bajo supervisión de un instructor autorizado; y

3) Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá adquirido, del tiempo de vuelo por instrumentos exigido en el inciso anterior, un mínimo de 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos en aviones con doble mando o helicóptero de doble mando, cuando aplique. Esta instrucción será recibida de un instructor autorizado, quien se asegurará que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al titular de una habilitación de vuelo por instrumentos, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la utilización del manual de vuelo o de un documento equivalente, y de los documentos correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, para la preparación de un plan de vuelo IFR;

b) La inspección previa al vuelo, la utilización de listas de verificación, rodaje y las verificaciones previas al despegue;

c) Los procedimientos y maniobras para vuelos IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia que comprendan como mínimo:

- La transición al vuelo por instrumentos al despegar
- Salidas y llegadas normalizadas por instrumentos
- Procedimientos IFR en ruta
- Procedimientos de espera
- Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados
- Procedimientos de aproximación frustrada
- Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Maniobras en vuelo y características peculiares de vuelo.

e) Si corresponde, manejo de un helicóptero multimotor guiándose exclusivamente por instrumentos y con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

f) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse en aviones multimotores, el solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo reconocido instrucción con doble mando en un avión de este tipo. El instructor se asegurará que el solicitante posee experiencia operacional en el manejo del avión exclusivamente por referencia a los instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

4) Pericia de vuelo.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos-avión o helicóptero confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión o helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el avión o helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

5) Aptitud Psicofísica.

Los solicitantes que sean titulares de la licencia de piloto privado habrán satisfecho los requisitos de agudeza auditiva de conformidad con los correspondientes a la evaluación médica de Clase 1.

6) El solicitante de la prueba de vuelo para una habilitación instrumental (avión o helicóptero) debe presentar un registro en su libro de vuelo certificado por un instructor de vuelo autorización que muestre que él ha recibido instrucción de vuelo instrumental en un avión o helicóptero, y se le ha encontrado competente en cada una de ellas.

7) Prueba escrita.

El solicitante de una habilitación instrumental debe pasar una prueba escrita apropiada a la habilitación instrumental, basada en los temas en que la instrucción en tierra es requerida.

8) Prueba práctica.

El solicitante de una habilitación de instrumentos debe pasar una prueba de vuelo en un avión o helicóptero, como sea apropiada.

La prueba debe incluir los procedimientos de vuelo instrumental seleccionados por el inspector o el examinador que conduce la prueba, a fin de determinar la capacidad del solicitante para desempeñar competentemente operaciones IFR en los que la instrucción es requerida.

61.33 Instrucción de vuelo.

a) El titular de una licencia de piloto no podrá impartir la instrucción de vuelo exigida para expedir licencias de piloto privado (avión o helicóptero, de piloto planeador, piloto de globo libre), habilitación de vuelo por instrumentos, o habilitación de instructor de vuelo, a menos que dicho titular haya recibido autorización para ello de las autoridades aeronáuticas:

1) La autorización sólo será expedida por la DGAC si el solicitante posee la habilitación de instructor de vuelo obtenida según 61.182;

2) La autorización comprenderá, según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia de Instructor; o

ii) Una autorización específica y temporal para el desempeño de esa actividad.

b) Ninguna persona titular de una licencia de piloto impartirá la instrucción de vuelo requerida para expedir una licencia o habilitación no especificada en 61.33 (a), a menos que para ello dicho titular haya recibido la debida autorización:

1) Para que un piloto pueda ejercer las atribuciones de piloto instructor o de piloto chequeador para un explotador de transporte aéreo, regular o no regular, el explotador deberá:

i) Proponer dicho piloto, en la función requerida y presentando su experiencia aeronáutica, a la DGAC;

ii) Mantener dicho piloto en operación de transporte regular o no regular, según el caso, asegurándose que en ningún caso

serán excedidos los períodos de trabajo, por el motivo de desempeñar funciones adicionales.

c) Además de las condiciones para la revalidación de la habilitación de instructor de vuelo según el RAD 61.197, dicha habilitación o autorización será suspendida en caso de que se verifique una o más de las siguientes ocurrencias:

1) Violación flagrante de los reglamentos aeronáuticos en vigor, sea por el titular de la habilitación, o sea por un estudiante piloto que esté operando bajo su responsabilidad;

2) Insuficiente nivel de conocimientos presentados por los estudiantes de dicho instructor de vuelo, es decir una relación inferior al 75% de aprobaciones en los exámenes (considerada la totalidad de los teóricos y los de vuelo) en un período de veinticuatro (24) meses:

i) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto que no complete su instrucción en un período de instrucción menor o igual a veinticuatro (24) meses, contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

d) Ninguna persona impartirá instrucción de vuelo suministrada en una aeronave que no esté aprobada para ese fin.

e) Para que una aeronave pueda ser empleada en instrucción de vuelo, además de los requisitos de registro y de certificación apropiados, la aeronave deberá poseer requisitos de maniobra, de seguridad de rendimiento (performance), característicos de la clase y/o del tipo en el cual se pretende impartir la instrucción de vuelo. Tendrá instalados en estado de aeronavegabilidad, todos los instrumentos, controles y equipos necesarios al programa de instrucción aprobado.

61.35 Instrucción teórica.

a) Ninguna persona impartirá la instrucción teórica exigida para expedir una licencia de piloto privado (avión o helicóptero), licencia de piloto comercial (avión o helicóptero), licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión o helicóptero), licencia de piloto de ultraliviano, licencia de piloto de planeador, licencia de piloto de globo libre, habilitación de vuelo por instrumentos o habilitación de instructor de vuelo, a menos que esa persona haya recibido una autorización emitida por la DGAC.

b) La autorización sólo será expedida por la DGAC si el solicitante:

1) Demuestra poseer conocimientos suficientes sobre el tema que se propone enseñar, sometiéndose a un examen apropiado según el RAD 141;

2) Demuestra poseer conocimientos suficientes en cuanto a los métodos y técnicas de enseñanza, sometiéndose a un examen teórico apropiado según el RAD 141;

3) Solicita la autorización apropiada, informando sobre:

i) Identificación personal;

ii) Materia que pretende enseñar;

iii) Institución en la cual pretende enseñar;

iv) Experiencia profesional avalada con datos y documentos certificados; y

v) Experiencia en la calidad de instructor.

c) La DGAC puede aceptar que un especialista de reconocida experiencia en determinada materia, sea considerado idóneo y no tenga que someterse a un examen teórico de evaluación:

1) La autorización expedida por la DGAC comprenderá, según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de teoría de vuelo anotada en la licencia de piloto si la posee;

ii) Una autorización específica otorgada por la DGAC.

d) La habilitación o autorización será suspendida en caso se verifique un insuficiente nivel de conocimientos presentado por los estudiantes de dicho instructor, con una relación inferior al 70% de aprobaciones en los exámenes en un período de veinticuatro (24) meses:

1) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto que no termine su instrucción en un período menor o igual a veinticuatro (24) meses, contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

e) Ninguna persona impartirá instrucción en una instalación que no esté aprobada para ese fin según el RAD 141 de este Reglamento.

f) Además de los requisitos de registro y de certificación apropiada, la instalación tendrá que poseer requisitos de salubridad, de seguridad y de espacio, suficientes para los alumnos, profesores y auxiliares.

61.36 Instrucción práctica.

Las instrucciones prácticas de vuelo, deberá cumplir con los requisitos mínimos, además de otros que la DGAC considere adecuados.

a) Las aeronaves que impartirán la instrucción de vuelo serán, en términos de categoría, clase y tipo, las que el estudiante operará; y:

1) Estarán en perfectas condiciones de aeronavegabilidad y tendrán vigente toda documentación apropiada;

2) Estarán equipadas con los sistemas, instrumentos y equipos necesarios para la instrucción y además cumplirán con los requisitos operacionales de ruta, conforme se aplique;

3) Tendrán instalados comandos primarios de vuelos dobles, utilizables por el estudiante y/o por el instructor simultáneamente;

4) Poseerán características de vuelo compatibles con la demostración de maniobras críticas como pérdida (stall), barrena, autorrotación, etc.

b) Los aeródromos (base y alternos), tendrán como mínimo las características siguientes:

1) Una pista o área de aterrizaje que permita a la aeronave efectuar maniobras de despegue y aterrizaje con los pesos máximos autorizados:

i) En condiciones de viento en calma no más de cinco (5) nudos y temperatura igual a la media más alta de las temperaturas del mes más caliente del año, en ese aeródromo;

ii) Sobrevolar un obstáculo con un mínimo de cincuenta (50) pies de altura en la trayectoria de despegue;

iii) Con potencia y configuración de aterrizaje de acuerdo al manual de vuelo aprobado;

iv) Con una transición suave entre el despegue y la velocidad de mejor relación de ascenso sin que el piloto tenga que ejecutar técnicas especiales o poseer condiciones excepcionales.

2) Un indicador de dirección de viento, visible al nivel de superficie de toda la pista o área de aterrizaje;

3) Iluminación permanente de la pista de aterrizaje, si se pretende utilizarla para impartir instrucción de vuelo nocturno;

4) Las radioayuda apropiadas, si pretende impartir instrucción de vuelo por instrumentos; y

5) Tendrá los medios de comunicación aire/tierra apropiados.

61.37 Instrucción en entrenador sintético.

a) La DGAC acepta la instrucción en entrenadores sintéticos de vuelo (simuladores, entrenadores de clase, entrenadores de vuelo por instrumento), si estos entrenadores están certificados y operados.

b) Para efectos de instrucción reconocida por la DGAC, el instructor deberá poseer ó haber poseído, una licencia de piloto comercial con habilitaciones de vuelo por instrumentos e instructor de vuelo, o una licencia de piloto de transporte de línea aérea y además las habilitaciones de clase y/o de tipo acorde con la instrucción que suministra.

c) El piloto deberá mantener los registros de tiempo de entrenador correspondientes en su libro de vuelo (log book).

d) El instructor deberá mantener los registros (records) de cada sesión en los expedientes del entrenador y del piloto.

61.39 Reconocimiento de tiempo de vuelo.

a) Al estudiante piloto: La DGAC reconocerá todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando y como piloto al mando.

b) Al titular de una licencia de piloto: la DGAC reconocerá el tiempo total de vuelo exigido para expedir una licencia de piloto de grado superior.

c) Al titular de una licencia de piloto que actúe de copiloto de una aeronave que requiera copiloto: La DGAC reconocerá, tomando en cuenta el tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior, como máximo, el 50% del tiempo que haya volado como copiloto.

d) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de copiloto desempeñando las funciones y obligaciones de piloto al mando, bajo la supervisión del piloto al mando: La DGAC reconocerá por completo dicho tiempo de vuelo, tomando en cuenta el tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.

61.45 Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.

a) La DGAC no limita por edad a los pilotos que operan bajo el RAD 137 cuando hayan cumplido los sesenta (60) años de edad, cancelándoles su licencia ó habilitación correspondiente, siempre y cuando:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sean evaluados de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la autoridad aeronáutica dominicana, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD's 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1 de este reglamento.

61.47 Crédito por experiencia militar.

a) Un piloto militar con habilitación de piloto militar o piloto militar retirado de una institución militar que solicita licencia de piloto privado o comercial, o una habilitación de aeronave o de instrumento, logrará esa licencia con la habilitación apropiada o la adición de una habilitación en la licencia de piloto que él posea, si cumple los requisitos aplicables de este RAD.

b) Este RAD no se aplica a piloto militar o al ex piloto militar que haya sido suspendido de la condición de vuelo por falta de pericia o por acción disciplinaria que involucre operaciones de aeronaves.

c) Pilotos militares en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

d) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que ha estado en condición activa de vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su aplicación, debe pasar una prueba escrita de este Reglamento y la legislación aeronáutica civil vigente.

e) Además, el piloto solicitante debe depositar documentos actualizados que demuestren su cumplimiento con los requisitos del párrafo (d) de esta sección, para por lo menos una habilitación de aeronave, y que él es o fue a partir del período del comienzo del duodécimo mes anterior del mes en que hace la solicitud:

1) Un piloto militar con habilitación de vuelos en condición activa en una institución militar; o

2) Un piloto militar con habilitación de una institución militar de un Estado extranjero contratante de la OACI, asignado en deberes de piloto (a excepción de entrenamiento de vuelo) en una institución

militar dominicana quien posee, al momento que solicita una licencia actualizada de piloto civil emitida por el Estado extranjero que autoriza por lo menos los privilegios de la licencia de piloto que él solicita.

f) Pilotos militares que no han estado en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

g) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que no ha estado en condición activa de vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su solicitud, debe pasar las evaluaciones escritas apropiadas y de vuelo prescritas en este RAD para la expedición de la licencia o habilitación que solicita.

h) Además, el piloto solicitante debe mostrar que posee un certificado médico apropiado a la licencia de piloto que solicita y documentos actualizados demostrando que él era, antes del comienzo del duodécimo mes anterior del mes en que hace la solicitud, un piloto militar con habilitación conforme a lo prescrito en los párrafos (b)(1) o (2) de esta sección.

i) El solicitante de una habilitación de categoría, clase o tipo (a excepción de una habilitación y tipo de avión) para ser agregada a su licencia de piloto o la que él solicita, será emitida sólo si presenta la evidencia documentada de lo siguiente:

1) Que él ha pasado una evaluación oficial militar de una institución militar dominicana, como piloto al mando de aeronave de la categoría clase o tipo para la cual solicita una habilitación en el período, desde el comienzo del duodécimo (14) meses anteriores al mes a que solicita;

2) Que él ha tenido por lo menos 10 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave de la categoría, clase o tipo para la cual solicita una habilitación, desde el comienzo del duodécimo (12) meses anteriores al mes al que solicita y que anteriormente aprobó una evaluación militar oficial como piloto al mando de esa aeronave;

3) Que él ha cumplido con los requisitos del párrafo (b)(1) o (2) de esta sección habiendo tenido una evaluación militar oficial en la categoría de aeronave para la que él solicita una habilitación, y que ha pasado una prueba de vuelo apropiada con la DGAC en la categoría clase o el tipo de habilitación que solicita;

4) Para ser elegible para esa prueba de vuelo, él debe tener una declaración escrita de un instructor de vuelo autorizado hecha no antes de 60 días de su solicitud para la prueba de vuelo, certificando que él es competente para pasar la prueba;

5) Una habilitación de tipo se emite únicamente para los tipos de aeronave que la institución militar tiene certificados para operaciones civiles;

6) Cualquier habilitación puesta en la licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios de piloto comercial.

k) Habilitación de categoría y tipo de avión:

1) El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de avión, o un solicitante a la adición de una habilitación de categoría a su licencia de piloto comercial debe poseer una habilitación de instrumento del avión, o su licencia es endosada con la limitación siguiente. "No valido para operación comercial";

2) El solicitante de una licencia de piloto privado o comercial con una habilitación de tipo de avión a su licencia de piloto privado o comercial, que posea una habilitación de instrumento (avión), debe mostrar evidencia actualizada y documentada por el cual demuestre su capacidad de vuelo por instrumento en el tipo de avión para la habilitación de tipo buscada, o su licencia será endosada con la limitación siguiente: No valido para operación comercial.

l) Habilitación de instrumentos:

1) El solicitante de una habilitación de instrumento en avión o una habilitación de instrumento en helicóptero para ser agregada en su licencia de piloto que posee, o para la que haya solicitado, logrará la habilitación si dentro de los 12 meses que anteceden al mes en que él lo pide, demuestra haber realizado satisfactoriamente una evaluación de vuelo por instrumentos en una aeronave de la categoría para la que él busca habilitación por instrumento y es autorizado a conducir vuelos IFR en aerovías;

2) Una habilitación de instrumentos en helicóptero agregada en una licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios comerciales de piloto comercial.

m) Documentos de evidencia.

Los documentos siguientes son evidencia satisfactoria para los propósitos indicados:

1) Para mostrar que el solicitante es un miembro de una institución militar, podrá usarse una tarjeta de identificación oficial emitida al solicitante por la institución;

2) Para mostrar la baja del solicitante de una institución militar o su afiliación anterior como miembro de ella, podrá usarse una copia de la resolución de baja o una constancia certificada;

3) Para mostrar su condición anterior o actualizada como piloto militar habilitado en condición de vuelos en las Fuerzas Armadas, puede presentar lo siguiente:

   i) Una orden oficial de asignación de operaciones de una institución como piloto militar;

   ii) Un libro de vuelo oficial (log book) o certificado mostrando condición de piloto militar;

   iii) Una certificación oficial mostrando que el solicitante es graduado de una escuela militar de pilotos y su habilitación como piloto militar.

4) Para mostrar horas de vuelo, en aeronave militar como miembro de una institución militar podrá presentar el resumen o certificado de la institución acreditando el libro de vuelo militar (log book);

5) Para mostrar su condición de piloto al mando, podrá presentar registro oficial de evaluación militar como piloto al mando;

6) Para mostrar su habilitación de piloto de vuelo por instrumento podría presentar un libro de vuelo actualizado de instrumentos emitida por una institución militar o un registro oficial de la terminación satisfactoria de una evaluación de vuelo de instrumentos dentro de los 12 meses que preceden al mes de la solicitud.

61.51 Libro de vuelo del piloto (log book).

a) El entrenamiento aeronáutico y experiencia usados para cumplir los requisitos de obtención de una licencia o habilitación, o los requisitos de experiencia reciente de vuelo de acuerdo a este RAD deben ser mostrados en un registro confiable. Este es el libro de vuelo (log book) de todo tripulante de vuelo, donde se muestran las habilitaciones y las horas de vuelo.

b) Registros (records) en el libro de vuelo.

Todo piloto registrará la información siguiente para cada vuelo o lección efectuados:

1) Generalidades:

i) Fecha;

ii) Total de horas del vuelo;

iii) Lugar o puntos de salida y llegada;

iv) Tipo e identificación de aeronave.

2) Tipo de experiencia del piloto o si es entrenamiento:

i) Piloto al mando o sólo;

ii) Copiloto;

iii) Instrucción de vuelo recibida de un instructor de vuelo calificado y aprobado por la DGAC;

iv) Instrucción de vuelo por instrumentos por un instructor de vuelo calificado y aprobado por la DGAC;

v) Cursos de instrucción en tierra para piloto;

vi) Tripulación participante (aeronave más liviana que el aire);

vii) Otras horas de piloto.

3) Condiciones de vuelo:

i) Día o noche;

ii) Instrumento real;

iii) Condiciones instrumentales simuladas.

c) Registro de las horas de piloto:

1) Horas de vuelo solo.
El piloto puede registrar como horas de vuelo, únicamente las horas en que él es el único ocupante de la aeronave. Sin embargo, un piloto estudiante puede también registrar como vuelo solo, las horas en las

cuales él actuó como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un tripulante de vuelo.

i) El alumno piloto o titular de una licencia de piloto tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto o para expedir una licencia de piloto de grado superior, todo el tiempo de vuelo que haya efectuado sólo, en instrucción con doble mando o como piloto al mando.

2) Horas de vuelo como piloto al mando.

i) Pilotos privados o comerciales.

(a) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando únicamente las horas de vuelo en las que es el único en los controles de una aeronave para la que está calificado.

(b) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas de piloto al mando, aquellas en las que es el único ocupante de la aeronave.

(c) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando todas las horas de vuelo actuadas como piloto al mando.

ii) Un piloto de transporte de línea aérea puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo durante las cuales él actuó como piloto al mando.

iii) Un instructor de vuelo con licencia puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo en las que ha actuado como instructor de vuelo.

3) Horas de vuelo como copiloto.

i) Un piloto puede registrar como horas de copiloto, todas las horas de vuelo, en las que ha actuado como tal en una aeronave que requiera más de un piloto acuerdo al manual de vuelo de la aeronave.

4) Horas de vuelo por instrumentos.

i) Un piloto puede registrar como horas de vuelo por instrumento solamente las horas en las cuales él ha operado la aeronave con referencia a los instrumentos, y bajo condiciones de vuelo por instrumento (IMC) simulado o real.

ii) Cada registro debe incluir el lugar y tipo de aproximación por instrumento completa, y el nombre del piloto de seguridad cuando se trate de vuelo por instrumento simulado o en instrucción.

iii) Un instructor de vuelo por instrumento puede registrar como horas de instrumentos las horas de vuelo como instructor de instrumentos que ha realizado en condiciones reales.

5) Horas de instrucción.

Son todas las horas de instrucción de vuelo, instrucción de vuelo por instrumento, instrucción de entrenamiento en tierra para piloto, o las horas de instrucción en tierra. Deben ser acreditadas por un instructor habilitado y certificadas de quien se recibieron a través de un formato de habilitación.

d) Presentación de los libros de vuelo (logbook).

1) Un piloto debe presentar su libro de vuelo para ser inspeccionado por la DGAC o por cualquier inspector nombrado como examinador en aplicación de la ley.

2) Un piloto estudiante debe llevar su libro de vuelo con él en todos los vuelos de travesía, como evidencia de su experiencia y de las autorizaciones del instructor.

3) Un piloto privado debe llevar su libreta de vuelo consigo, con los respaldos requeridos del instructor, en todos los vuelos que opere como único ocupante:

i) Más allá de 50 millas náuticas desde un aeropuerto en que recibió la instrucción;

ii) En el espacio aéreo en que por comunicaciones con control de tránsito aéreo es requerido;

iii) Entre la puesta de sol y salida; y

iv) En una aeronave para la cual el piloto no está habilitado.

61.52 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

Ningún piloto, titular de una licencia expedida según las normas contenidas en este Reglamento, podrá actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional de forma regular o no regular, por remuneración o arrendamiento, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años.

61.53 Restricciones a copilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

a) El piloto titular de una licencia expedida según las normas de este Reglamento, podrá actuar como copiloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional de forma regular o no regular, por remuneración o arrendamiento, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años y hasta haber cumplido los sesenta y cinco (65) años de edad; siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sean evaluados de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la DGAC, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1.

61.54 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años para vuelos nacionales.

a) El piloto titular de una licencia expedida según las normas contenidas en este Reglamento podrá actuar como piloto al mando o copiloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo nacional de forma regular o no regular, por renumeración o como empleado, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años y hasta haber cumplido los sesenta y cinco (65) años de edad; siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sea evaluado de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la autoridad aeronáutica dominicana, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1 .

61.55 Habilitaciones para copiloto.

a) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como copiloto en un tipo de aeronave certificada para más de un tripulante, a menos que posea:

1) Por lo menos una licencia de piloto privado con la habilitación de categoría y de clase apropiadas; y

2) Una habilitación correspondiente para vuelo por instrumento (IFR) en ese tipo de aeronave, en el caso de vuelo IFR.

b) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto de un tipo de aeronave certificada para más de un piloto, a menos que los últimos 12 meses, haya:

1) Actualizado sus conocimientos mediante un refrescamiento a la operación de la aeronave, grupo motor, sistemas, componentes importantes y limitaciones importantes, procedimientos operativos normales y de emergencia, y los contenidos en el manual de vuelo de la aeronave aprobado por la DGAC.

2) Excepto lo considerado en el párrafo (e) de esta sección, haber efectuado y registrado:

i) Tres aterrizajes con parada completa, como único operador de los controles, la aplicación de procedimientos y maniobras con un motor inoperativo, siendo este requisito aprobado por la DGAC. Con el objetivo de cumplir los requisitos de instrucción considerados en el párrafo (b)(2) de esta sección, una persona puede actuar como copiloto en un vuelo real VFR o IFR de día, sin ninguna persona o carga a bordo a excepción de la necesaria para la operación.

3) Salvo lo previsto en el párrafo (b)(4) de esta sección, el requisito del párrafo (b)(2) de esta sección puede ser completado en un simulador de vuelo calificado y aprobado por la DGAC.

4) El solicitante para una habilitación inicial como copiloto para un tipo de aeronave particular, que está aplicando de acuerdo al párrafo (b)(3) de esta sección, debe completar satisfactoriamente un mínimo de un despegue y un aterrizaje en una aeronave del mismo tipo.

c) Si el piloto no cumple con los requisitos indicados en el párrafo (b) y transcurrido los 12 meses, deberá hacer un refrescamiento de conocimientos y pasar un examen ante la DGAC. Si cumple con los requisitos contenido en

el párrafo (b) un mes antes o un mes después del vencimiento, tendrá que cumplir con dichos requisitos en relación al mismo mes de vencimiento.

d) Esta sección no se aplica al piloto que:

1) Cumple los requisitos de comprobación de pericia de piloto al mando, establecidos en los RAD 121 ó 135;

2) Es designado como copiloto de una aeronave operada bajo las provisiones de los RAD 121 ó 135; ó

3) Es designado como copiloto de una aeronave con el objeto de recibir entrenamiento de vuelo requerido por esta sección, y no debe llevar ni pasajeros ni carga.

e) El tipo de una licencia de piloto de transporte de línea aérea o comercial con la habilitación apropiada, no necesita cumplir los requisitos del párrafo (b) (2) de esta sección para la realización de vuelos de pruebas, traslado (ferry), o evaluación del equipo a bordo de la aeronave, si ninguna persona o carga es permitida a bordo y el personal que lo realiza es el estrictamente necesario para la operación.

61.56 Vuelo de revisión (flight review).

a) Un vuelo de revisión consiste en un mínimo de 1 hora de instrucción en vuelo y 1 hora de instrucción en tierra.

La revisión debe incluir:

1) Una revisión de las generalidades operativas y reglas de vuelo vigentes del RAD 91; y

2) Una revisión de maniobras y procedimientos que la persona que controla la revisión programe a su discreción, y que sean necesarios para que el piloto demuestre que puede operar la aeronave con eficiencia y seguridad.

3) Una aprobación escrita en el libro de vuelo (log book) por la persona que controla la revisión, certificando que el solicitante ha completado satisfactoriamente la misma.

b) Los pilotos de planeador pueden realizar un mínimo de tres vuelos de instrucción en un planeador, que incluyan virajes de 360 grados, en lugar de 1 hora de instrucción de vuelo requerida en el párrafo (a) de esta sección.

c) Excepto lo considerado en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave, a menos que desde el comienzo del duodécimo mes calendario haya realizado:

1) Un chequeo de vuelo en una aeronave para la que el piloto está habilitado, administrado por un Inspector/Examinador adecuadamente habilitado y certificado bajo este RAD, u otra persona designada por la DGAC.

d) Una persona que dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección haya completado satisfactoriamente un chequeo para una licencia de piloto, habilitación o un chequeo de pericia, no necesita realizar el vuelo de revisión. Asimismo, una persona que haya dejado de volar por no más de 60 días consecutivos, tampoco requiere de un vuelo de revisión. Sólo se le exige volar por una hora con un piloto instructor calificado.

e) Una persona que tenga una habilitación ó una licencia actualizada de instructor de vuelo y que, dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección, haya completado satisfactoriamente la renovación de su habilitación de instructor de vuelo bajo las provisiones en 61.197 (c), no necesita cumplir la hora de instrucción en tierra especificada en el párrafo (a)(1) de esta sección.

f) Los requisitos de esta sección pueden cumplirse en combinación con los requisitos de 61.57 y de otros requisitos de experiencia reciente, aplicables a criterio del instructor.

61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.

a) *Experiencia General:*

1) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros, ni de una aeronave certificada para más de un piloto como tripulante de vuelo requerido, a menos que dentro de los 90 días precedentes, él haya hecho tres despegues y aterrizajes y-

i) La persona ha actuado como único al mando de los controles de vuelo; y

ii) Los despegues y aterrizajes requeridos han sido realizados en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo (si el tipo es requerido), y, si la aeronave a ser volada es un avión con tren de cola, los despegues y aterrizajes deben haber sido hechos hasta una parada completa en una aeronave con tren de cola.

2) Para el propósito del cumplimiento con los requisitos del párrafo (a)(1) de esta sección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave bajo VFR diurno o IFR diurno, siempre y cuando no sean transportadas a bordo de la aeronave personas o propiedades, excepto aquello necesario para la conducción del vuelo.

i) Los despegues y aterrizajes requeridos por el párrafo (c)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo calificado y aprobado por la DGAC y comúnmente usados como parte del entrenamiento certificado.

b) *Experiencia de vuelo nocturno:*

1) Excepto a lo previsto en el párrafo (d)(1) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave llevando pasajeros durante el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes del alba (como publicado en el AIP), a menos que, dentro de los 90 días procedentes, él haya hecho por lo menos tres despegues y tres aterrizajes con parada completa durante el período que comienza 1 hora después de la puesta de sol y 1 hora antes del alba, y

i) Esa persona haya actuado como el solo manipulador de los controles de vuelo; y

ii) Los despegues y aterrizajes requeridos fueron realizados en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo (si la habilitación de tipo es requerida).

2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, calificado y aprobado por la DGAC y comúnmente usados como parte de los cursos aprobados por un centro de entrenamiento certificado.

c) *Experiencia en instrumentos:*

1) Experiencia reciente IFR.

Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ningún piloto puede actuar como piloto al mando bajo condiciones IFR, ni en condiciones de tiempo menores que los mínimos para VFR, a menos que él tenga, dentro de los últimos 6 meses calendario:

i) En el caso de una aeronave, a excepción de un planeador, registradas por lo menos 6 horas de instrumentos, incluyendo 6 aproximaciones por instrumento bajo condiciones de instrumentos reales o simuladas, de las que no más de 3 horas pueden ser simuladas; o aprobar un chequeo de pericia en instrumento en la categoría de aeronave involucrada..

i) En el caso de un planeador, registrados por lo menos 3 horas de instrumentos, de los cuales por lo menos la mitad fueron hechas en un planeador u avión. Si se lleva pasajeros en el planeador, estas 3 horas de vuelo por instrumento deben haber sido hechas en planeadores.

ii) Interceptación y mantenimiento del curso a través del uso de sistema de navegación.

2) Para el propósito de la obtención de experiencia instrumental en planeador, haber realizado y registrado bajo condiciones de instrumentos actuales o simuladas-

i. Por lo menos 3 horas de tiempo instrumental en vuelo, de las cuales 1-1/2 horas puedan se adquiridas en un avión o planeador si no hay pasajeros para ser transportados; ó

ii. 3 horas de tiempo instrumental en vuelo en un planeador si un pasajero ha de ser transportado.

d) *Chequeo de pericia de instrumento.*

1) Un piloto que no cumple los requisitos de experiencia de instrumento reciente del párrafo (c)(1) de esta sección durante las horas prescritas ó 6 meses calendario, en adelante no podrá servir como piloto al mando bajo condiciones IFR, ni en condiciones menores de los mínimos establecidos para VFR, hasta que él pase un chequeo de capacidad en vuelo por instrumentos en la categoría de aeronave involucrada, por un inspector de la DGAC , un piloto aprobado por la DGAC , o un instructor autorizado de vuelo por instrumento.

2) La DGAC puede autorizar la conducción de una parte o toda esta comprobación, en un dispositivo de entrenamiento en tierra equipado con instrumento, o un simulador de aeronave.

e) *Excepciones.*

Esta sección no aplica a un piloto al mando quien está empleado por un explotador aéreo certificado bajo los RAD´s 121 ó 135 y está envuelto en

operaciones de vuelo bajo los RAD´s 91, 121 ó 135 del explotador aéreo si el piloto cumple con los RAD´s 121.437, y 121.439 ó 135.247.

61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: Operación de una aeronave que requiere más de un piloto.

Este RAD no aplica a personas que actúan como tripulación de vuelo en operaciones conducidas bajo el RAD 121 y RAD 135.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (e) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave con certificado de tipo para más de un tripulante piloto requerido, a menos que complete satisfactoriamente el chequeo de pericia de acuerdo a lo siguiente:

1) Dentro de los últimos 12 meses calendario, haber completado dos (2) chequeos como piloto al mando en una aeronave certificada para una tripulación con más de un piloto, separados por más de cuatro (4) meses cada uno.

2) Dentro de los últimos 24 meses calendario, haber completado un chequeo como piloto al mando en el tipo particular de aeronave en el que el piloto servirá como piloto al mando.

b) El chequeo de piloto al mando requerido por el párrafo (a) de esta sección será completado satisfactoriamente mediante el cumplimiento de lo siguiente:

1) Un chequeo de pericia para piloto al mando conducido por un piloto examinador autorizado por la DGAC, consistente en maniobras y procedimientos requeridos para una habilitación Tipo;

2) Un examen de vuelo requerido para una habilitación Tipo;

3) El examen de vuelo inicial o periódico con el propósito de aprobar la designación de un piloto chequeador.

c) Para aviones, las maniobras y los procedimientos requeridos para los chequeos y exámenes prescritos en los párrafos (b)(1), (2), (3), de esta sección pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento si:

1) Las maniobras o procedimientos pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento, conforme a lo indicado en el Apéndice F del RAD 121; y

2) El simulador o dispositivo de entrenamiento están aprobados para el procedimiento o maniobras particulares.

d) Esta sección no es aplicable a personas que conducen operaciones sujetas a los RAD 121, 135 y 137 de este Reglamento.

e) Con el objeto de cumplir con los requisitos del chequeo de pericia de esta sección, una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo bajo condiciones VFR o IFR de día, si no es llevada ninguna persona o propiedad, fuera de la necesaria para el cumplimiento del vuelo.

f) Si un piloto toma el chequeo de pericia requerido por el párrafo (a) de esta sección en el mes calendario anterior o el mes calendario después del mes que se venza, él se considerará como si lo hubiera tomado en el mes de su vencimiento.

g) Si un piloto toma el chequeo de pericia para piloto al mando requerido en este RAD, en el mes calendario anterior, o en el mes calendario posterior al mes en cual vence, se considerará como si el piloto lo hubiese tomado en el mes en el cual vence con el propósito de cálculo para determinar cuando vence el próximo chequeo de pericia para piloto al mando.

61.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.

a) Ninguna persona puede hacer o permitir que se haga en su nombre:

1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud para una licencia, habilitación o duplicado emitido bajo este RAD.

2) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en un libro de vuelo, (log book) registro o informe que requiere ser archivado, hecho o usado para mostrar cumplimiento con cualquier requisito para la expedición, o el ejercicio de los privilegios de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

3) Cualquier reproducción, con propósito fraudulento, de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

4) Cualquier alteración de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

b) La comisión por cualquier persona de un acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección puede ser causa suficiente para suspender, revocar o cancelar cualquier licencia o habilitación de piloto o instructor que posea esta persona.

61.60 Cambios de dirección.

La persona poseedora de una licencia de piloto o instructor de vuelo que ha hecho un cambio en su dirección permanente debe notificarlo a la DGAC antes de los 30 días de la fecha en que hizo cambio de domicilio.

Sección "B" - Método de convalidación de licencia y emisión de licencia sobre la base de una licencia extranjera.

61.75 Convalidación de licencia

a) Cuando la DGAC, en vez de otorgar su propia licencia, procede a convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante, hará constar la convalidación mediante una autorización que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a la otorgada por ella.

1) La validez de la autorización no excederá:

i) El plazo de validez de la licencia extranjera; o

ii) El plazo de validez de las habilitaciones que corresponda.

b) Cuando sea solicitada personalmente la DGAC, aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por otro Estado, sea esta una licencia de piloto privado, comercial o de transporte de línea aérea, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana:

1) Excepto a como está prescrito en (c)(1)(i) de esta sección, la convalidación sólo permitirá al piloto actuar sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier aeronave matriculada en la República Dominicana que realice vuelos no remunerados:

i) El titular de una licencia convalidada no excederá las habilitaciones de la licencia original;

iii) El titular de una licencia convalidada debe tener suficientes conocimientos del idioma español o inglés que les permita comunicarse con facilidad para la operación segura de la aeronave. En la autorización que acompañará la licencia convalidada se hará constar la siguiente mención:

"Válida para la operación privada solamente, no para transporte de pasajeros o carga por compensación o paga".

c) Cuando sea solicitado por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos la DGAC aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por

otro Estado contratante, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana:

1) Sólo se permitirá al piloto actuar como piloto al mando, piloto instructor o como copiloto en la o las aeronaves incluidas en el manual de operaciones del titular del certificado aprobado por la DGAC si:

   i) El piloto conoce este Reglamento y el uso del espacio aéreo y la legislación aeronáutica dominicana, sometiéndose a un examen teórico según este Reglamento en las materias indicadas en:

      -RAD 61.125 (a) y RAD 61.127(a), piloto comercial avión;
      -RAD 61.153 y RAD 61.157, piloto línea aérea avión;
      -RAD 61.125 (b) y RAD 61.127 (b) piloto comercial helicóptero;
      -RAD 61.159 y RAD 61.163, piloto línea aérea helicóptero;

   ii) Está apto para operar según las reglas de vuelo por instrumentos y que conoce suficiente el idioma inglés, de forma que le permita operar con seguridad la aeronave bajo IFR, sometiéndose a chequeo en vuelo (flight check) según el RAD 141 de este Reglamento;

   iii) Cumple con los requisitos de revalidación de su licencia original;

   iv) Cumple con los requisitos del Manual de Operaciones aprobado al explotador;

   v) En la autorización que acompañará la licencia convalidada según 61.75 (c)(1), constará la siguiente mención:

      "Válida para operación en vuelos de (nombre del explotador), en aeronave (tipo) en funciones de (Capitán o copiloto según sea) vuelos por instrumentos (IFR)".

   vi) A los extranjeros no residentes en la República Dominicana, se les podrá convalidar una licencia para operar una aeronave matriculada en la República Dominicana dentro o fuera del país por un período no mayor a 12 meses calendario, únicamente cuando a falta de pilotos dominicanos calificados, se requiera para formar y habilitar pilotos dominicanos en la o las aeronaves solicitadas por el titular del certificado.

d) La solicitud de convalidación de la licencia presentada por el explotador deberá indicar:

1) Identificación del piloto, licencia y habilitaciones que posee;

2) Fecha de inicio y término de las funciones que va a desempeñar;

3) Aeronave donde realizará la operación;

4) Demostración del último chequeo de vuelo;

5) Demostración de la experiencia de vuelo que posee, total y reciente.

61.77 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera.

Propósito.

a) Una persona titular de una licencia de piloto actualizada emitida por un Estado extranjero contratante de la OACI, puede solicitar una licencia de piloto bajo esta sección para actuar como piloto de una aeronave civil matriculada en República Dominicana, bajo las condiciones de este RAD, tomando como referencia la licencia extranjera en que se basa y los requisitos establecidos, sí:

1) Los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los rigen en la República Dominicana.

2) Ser ciudadano dominicano;

3) El piloto conoce este Reglamento y el uso del espacio aéreo y la legislación aeronáutica dominicana, sometiéndose a un examen teórico según este Reglamento en las materias indicadas en:

-RAD 61.125 (a) y RAD 61.127(a), piloto comercial avión;
-RAD 61.153 y RAD 61.157, piloto línea aérea avión;
-RAD 61.125 (b) y RAD 61.127 (b) piloto comercial helicóptero;
-RAD 61.159 y RAD 61.163, piloto línea aérea helicóptero;

4) Se somete a un examen práctico realizado por un examinador designado por la DGAC

5) Su licencia de piloto extranjera no contiene alguna observación de que él no ha cumplido todas las normas de OACI para obtener la licencia;

3) El no posee una licencia dominicana de piloto privado o de mayor categoría.

b) *Limitación en la licencia usada como base para la licencia dominicana.* Solamente puede usarse una licencia de piloto extranjero, como base para emitir una licencia de piloto bajo esta sección.

c) Una persona poseedora de una licencia dominicana, podrá solicitar una licencia de mayor categoría, tomando como base la nota probatoria del examen, en un plazo no mayor de tres (3) meses después de haber postulado por una licencia en un Estado contratante de la OACI, cuando los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana, y siempre y cuando la escuela donde recibió la instrucción este reconocida por la DGAC.

d) *Habilitaciones de aeronave emitidas.* Las habilitaciones de aeronave enumeradas en la licencia de piloto extranjero del solicitante, además de cualquier otra emitida después de aprobar las provisiones de este RAD se incluyen en la licencia de piloto del solicitante.

e) *Emisión de habilitación instrumental.*

Una habilitación de instrumentos es emitida al solicitante si:

1) Su licencia de piloto extranjera autoriza privilegios de instrumentos; y

2) Dentro de los 24 meses que anteceden al mes en que hace la solicitud para una licencia, él pasó una prueba de las reglas de vuelo de instrumentos en la sección B del RAD 91 de este Reglamento, incluyendo los procedimientos conexos para la operación de la aeronave bajo reglas de vuelo por instrumento.

f) *Habilitación y normas médicas:*

1) Un solicitante debe mostrar evidencia actualizada de que él cumple las normas médicas para la licencia extranjera de piloto en que la solicitud se basa, para una licencia bajo esta sección.

2) Un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 se acepta como evidencia de que el solicitante cumple esas normas. Sin embargo, un certificado médico emitido bajo el RAD 67 no es evidencia de que el solicitante cumple esas normas fuera de la República Dominicana, a menos que el Estado que emita la licencia de piloto extranjero del solicitante también acepte el certificado médico que evidencia cumplir las normas médicas para su licencia extranjera de piloto.

g) *Limitaciones y privilegios operacionales:*

1) El titular de una licencia de piloto emitida bajo esta sección puede actuar como piloto de una aeronave civil de registro dominicano según los privilegios de piloto autorizados por la licencia de piloto extranjera en que esta licencia se base, sujeto a limitaciones de este RAD y cualquier otra limitación adicional puesta en su licencia por la DGAC.

2) El está sujeto a estas limitaciones mientras actúa como piloto de la aeronave dentro o fuera de la República Dominicana.

h) *Licencia de instructor de vuelo:*

1) Una licencia de piloto emitida bajo esta sección no satisface ninguno de los requisitos de este RAD para la emisión de una habilitación de instructor de vuelo.

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias de estudiante piloto, las condiciones bajo las que esta licencia es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estas licencias.

61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante piloto.

Para obtener una licencia de estudiante piloto una persona debe:

a) Tener por lo menos cumplidos los 17 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Si es extranjero no residente, poseer una visa de estudiante.

c) Ser capaz de hablar, leer y escribir el idioma español e inglés con tales limitaciones operacionales puestas en su licencia de piloto como sea necesario para garantizar una operación segura de la aeronave. Esta limitación persistirá hasta tanto el demuestre que puede hablar, leer y escribir el idioma español e ingles; y

d) Poseer un certificado médico de segunda clase vigente emitido bajo el RAD 67.3 (2).

61.85 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de estudiante piloto deberá hacerse conforme al formato y procedimiento establecido para ello por la DGAC, en este RAD, dicha solicitud se someterá a un piloto examinador de operaciones o a un piloto examinador designado, acompañada por un certificado médico vigente; o, en el caso de una solicitud para licencia de piloto de planeador o globo aerostático y deberá estar acompañada por una certificación donde conste que el solicitante no tiene ningún defecto médico conocido que lo haga incapaz de pilotear un planeador o globo aerostático.

61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.

a) Generalidades.

Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que cumpla los requisitos de esta sección.

El término "vuelo solo", usado en este RAD, son las horas de vuelo en que un estudiante piloto es el ocupante único de la aeronave, o las horas de vuelo durante las cuales el estudiante ha actuado como piloto al mando de una aeronave que requiere más de un piloto.

b) Conocimiento Aeronáutico.

Un estudiante piloto debe haber demostrado conocimientos satisfactorios al instructor autorizado, sobre las partes apropiadas de los RAD 61 y 91 que sean aplicables a estudiante piloto.

El examen escrito debe incluir preguntas sobre las regulaciones aplicables y las características de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo del avión a ser volado.

c) Entrenamiento de vuelo solo.

Con anterioridad a ser autorizado a conducir un vuelo solo, un estudiante piloto debe haber recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicables enumeradas en los párrafos (d) hasta (j) de esta sección y haber demostrado pericia en el ámbito aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el "vuelo sólo" de estudiante piloto.

d) Para todas las aeronaves (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vuelo solo), el piloto debe haber recibido un entrenamiento pre-solo, sobre:

1) Procedimientos de inspección pre-vuelo, operación del sistema propulsor y otros sistemas de aeronave;

2) Rodaje y operaciones de superficie, incluyendo corridas de motor;

3) Despegues y aterrizajes, incluyendo normales y de viento-cruzado;

4) Vuelo recto y nivelado, virajes de ángulo bajo, medio y pronunciados en ambas direcciones;

5) Ascensos y virajes ascendentes;

6) Patrones de tránsito de aeropuerto, incluyendo procedimientos de salida y llegada, prevención de turbulencia y colisión;

7) Descensos con y sin virajes usando configuraciones de baja y alta resistencia;

8) Vuelo a diversas velocidades aéreas indicadas, desde la de crucero, a la mínima velocidad aérea indicada controlable;

9) Procedimientos de emergencia y mal funcionamiento del equipo; y

10) Maniobras con referencia al terreno.

e) Para aviones, además de las maniobras y procedimientos del párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje con potencia mínima y parcial;

2) Aterrizaje con deslizamiento;

3) Aproximación frustrada desde una aproximación final y desde la establecida para aterrizaje en diversas configuraciones de vuelo incluyendo virajes;

4) Procedimientos de aterrizaje forzoso (de emergencia) iniciados en el despegue, durante el ascenso inicial, crucero, descenso y en patrón de aterrizaje; y

5) Entrada en pérdidas (stall) desde diversas actitudes de vuelo y combinaciones de potencia con la recuperación iniciada al primer indicio de una pérdida, y recuperación desde una pérdida total.

f) Para helicópteros (a excepción de giro aviones monoplazas), además de las maniobras y los procedimientos del párrafo (d) de esta sección y de acuerdo a lo permitido por las limitaciones de maniobra y rendimiento de la aeronave, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje;

2) Virajes en vuelo suspendido y carreteo en el aire (helicópteros solamente) y maniobras de superficie;

3) Aproximación frustrada desde aterrizaje de vuelo suspendido y desde una aproximación final;

4) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo descensos de autorrotación con una recuperación de potencia o aterrizajes corridos en giro aviones, y recuperación de potencia en vuelos suspendidos en helicóptero monomotor o aproximaciones a vuelo suspendido o aterrizaje con un motor inoperativo en helicópteros multimotores. y

5) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente).

g) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Pre-vuelo, inspección de aparejos de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;

2) Remolque aéreo, remolque en tierra, o auto-lanzamiento;

3) Principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;

4) Entradas en pérdida (stall) desde diversas actitudes de vuelo con recuperación al primer indicio y recuperación de una perdida total;

5) Planeos rectos, en viraje y espirales;

6) Deslizamiento al aterrizaje;

7) Procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento; y

8) operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de línea de remolque.

h) En dirigibles, además de los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre solo en:

1) Aparejos, lastres, control de presión de los balones de gas y de súper calentamiento; y

2) Aterrizaje con balance estático positivo y negativo.

i) En globos libres, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Operación de gas o aire caliente, lastre, válvulas y paneles de rasgadura, como sea apropiado;

2) Uso de emergencia del panel de rasgadura (puede simularse);

3) Los efectos de viento en el ángulo de ascenso y aproximación; y

4) Técnicas de prevención y detección de obstrucciones.

j) La instrucción requerida por esta sección debe ser dada por un instructor de vuelo autorizado con habilitación:

1) En la categoría y clase de aviones, para aviones;

2) Excepto a lo prescrito en párrafo (k)(3) de esta sección, en helicópteros apropiados, para helicópteros;

3) En la categoría de planeadores para planeadores;

4) En la categoría de globo libre para globo libre;

5) En la categoría de ultraliviano para ultraliviano.

k) El titular de una licencia comercial de piloto con habilitación de categoría aeronave más liviana que el aire puede dar la instrucción requerida por esta sección en:

1) Globos libres, si el piloto comercial posee una habilitación de clase globo aerostático.

l) Respaldos del instructor de vuelo.

1) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que el libro de vuelo y la licencia del estudiante piloto haya sido autorizado para la aeronave específica, marca y modelo a ser volada, por un examinador de vuelo autorizado bajo este RAD, y el libro de vuelo del estudiante se haya firmado, dentro de los 30 días con anterioridad a que el estudiante vuele solo, por un instructor de

vuelo con habilitación y autorizado bajo este RAD que haya volado con el estudiante.

2) Ningún instructor de vuelo puede autorizar un vuelo solo sin haber firmado el libro de vuelo del estudiante.

m) El respaldo del instructor debe certificar que:

1) Ha dado la instrucción al estudiante en la marca y modelo de aeronave en la que el vuelo solo va a ser hecho;

2) El estudiante ha cumplido el entrenamiento de vuelo y requisitos de esta sección; y

3) El estudiante es competente para hacer con seguridad un vuelo solo en esa aeronave.

n) No obstante cumplir los requisitos de los párrafos (a) hasta (m) de esta sección, todo estudiante piloto, cuyo libro de vuelo y licencia de estudiante de piloto se firman para un vuelo solo por un instructor autorizado, solamente puede llevar a cabo este vuelo 30 días después de la fecha en que el libro de vuelos fue firmado para el vuelo solo.

61.89 Limitaciones.

a) Generalidades:

Un estudiante de piloto no puede volar como piloto al mando de una aeronave:

1) Que lleve pasajeros;

2) Que lleve bienes por pago o alquiler;

3) Por pago o alquiler;

4) En la promoción de un negocio;

5) En un vuelo internacional;

6) Con una visibilidad de vuelo o superficie de menos de 5 millas (8 kilómetros) durante horas de luz del día;

7) Cuando el vuelo no pueda hacerse con referencia visual a la superficie;

8) De manera contraria a cualquiera de las limitaciones puestas en el libro de vuelo del piloto, por el instructor.

b) Un estudiante piloto no puede actuar como tripulante requerido en un vuelo de una aeronave para la cual más de un piloto es requerido por el certificado de tipo de la aeronave o las regulaciones bajo las que el vuelo se conduzca, excepto cuando reciba instrucción de vuelo de un instructor autorizado de vuelo a bordo de una nave aerostática y ninguna persona a excepción del tripulante de vuelo requerido, se lleve en la aeronave.

61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.

Un estudiante piloto no puede operar como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un tripulante de vuelo, a menos que él haya cumplido los requisitos pertinentes establecidos en 61.87.

61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).

a) Generalidades.

Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo de navegación, ni puede este estudiante, excepto en una emergencia, hacer un vuelo solo con aterrizaje en cualquier punto, a excepción del aeropuerto de despegue, a menos que el estudiante haya cumplido los requisitos de esta sección.

El término vuelo de navegación, usado en este RAD, significa un vuelo más allá de un radio de 25 millas náuticas desde el punto de salida.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, un instructor de vuelo autorizado bajo este RAD, puede permitir que el estudiante practique vuelos solos con despegues y aterrizajes en otro aeropuerto dentro de 25 millas náuticas desde el aeropuerto en que el estudiante recibe instrucción si el instructor de vuelo:

1) Determina que el estudiante piloto es competente y experto para hacer estos aterrizajes y despegues;

2) Ha volado con ese estudiante antes de autorizar estos despegues y aterrizajes; y

3) Firma el libro del estudiante de piloto con una autorización para hacer esos aterrizajes y despegues.

c) Entrenamiento de vuelo.

Un estudiante de piloto, además del entrenamiento de maniobras y procedimientos de vuelo para el pre-solo requeridos por 61.87 (c), debe haber recibido y registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado en los procedimientos apropiados y maniobras de piloto de esta sección.

Además un estudiante de piloto debe haber demostrado un nivel de rendimiento aceptable a juicio del instructor de vuelo autorizado, bajo este RAD, quien firma el certificado del estudiante piloto en los siguientes procedimientos y maniobras apropiados de esta sección:

1) Para todas las aeronaves:

   i) El uso de cartas aeronáuticas para navegación VFR que usa pilotaje y navegación por estima con la ayuda de una brújula magnética;

   ii) Performance del avión en vuelo de navegación, adquisición y análisis de informes y pronósticos meteorológicos, incluyendo el reconocimiento de situaciones críticas de tiempos meteorológicos y estimados de visibilidad durante el vuelo;

   iii) Condiciones de emergencia en vuelos de navegación incluyendo procedimientos de desorientación en ruta, las condiciones adversas de tiempo y procedimientos simulados de precaución, aterrizaje y aproximaciones en aeropuertos fuera de ruta;

   iv) Procedimientos de patrón de tráfico, incluyendo salidas normalizadas y llegadas normales, prevención y evasión de colisión, y precauciones de turbulencia;

   v) Reconocimiento de problemas operacionales asociados con los diferentes aspectos del terreno en el área geográfica en que se vuela; y

   vi) Operación apropiada de los instrumentos y el equipo instalado en la aeronave que va a ser volada.

2) Para aviones, además del párrafo (c)(1) de esta sección:

   i) Despegue de campos cortos y blandos, y aproximaciones, y procedimientos de aterrizaje, incluyendo viento-cruzado para los despegues y aterrizajes;

   ii) Despegues con el mejor ángulo y régimen de ascenso;

iii) Control y maniobras únicamente por la referencia de instrumentos de vuelo, incluyendo el vuelo recto y nivelado, virajes, descensos, ascensos, y el uso de radio ayudas y ayudas directivas de radar;

iv) El uso de radios para navegación VFR y para la comunicación recíproca; y

v) Para estudiantes pilotos, procedimientos nocturnos en el área de 5 millas del aeródromo, con despegues, aterrizajes y aproximación frustrada.

3) Para helicópteros, además del párrafo (c)(1) de esta sección y como sea apropiado a la aeronave volada:

i) Procedimientos de despegues y aterrizajes en altura;

ii) Aproximaciones pronunciadas y suaves al aterrizaje suspendido (hover);

iii) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente);y

iv) Uso de radios para navegación VFR y comunicación bidireccional.

4) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (1) de esta sección:

i) Aterrizajes realizados sin el uso del altímetro desde por lo menos 2,000 pies sobre la superficie;

ii) Reconocimiento de las condiciones del tiempo y condiciones favorables para vuelo de navegación; y

iii) El uso de radios para comunicaciones recíprocas.

5) Para globos libres, los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (c) (1) de esta sección:

d) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en un vuelo solo de navegación, a menos que:

1) El instructor haya firmado el libro de vuelo del estudiante;

2) El instructor autorizado bajo las condiciones de este RAD, que certifique que, un estudiante ha recibido las instrucciones necesarias, y ha demostrado un nivel aceptable de pericia en las maniobras y los procedimientos contemplados por esta sección para la categoría de aeronave a ser volada.

3) Para cada vuelo solo de navegación, después de observar al estudiante en el pre-vuelo, la planificación y preparación, certificando que, el estudiante está preparado para hacer el vuelo sin riesgo bajo las circunstancias conocidas y sujeto a cualquier condición enumerada en el libro de vuelo por el instructor; y

4) Para un vuelo solo específico de navegación repetido que no sea mayor de 50 millas náuticas desde el punto de salida, después de darle la instrucción de vuelo en ambas direcciones en la ruta, incluyendo despegues y aterrizajes en los aeropuertos a ser usados, y ha especificado las condiciones para que los vuelos puedan realizarse.

61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentro de un área de control terminal.

a) Un estudiante piloto no puede operar una aeronave a solas en espacio aéreo Clase B, a menos que:

1) El estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y vuelo, de un instructor autorizado en esa área de espacio aéreo Clase B y la instrucción de vuelo se reciba en el área de espacio aéreo específica Clase B, para la que el vuelo solo sea autorizado;

2) El libro de vuelo del estudiante piloto haya sido firmado dentro de los precedentes 90 días, para conducir vuelo solo en área de espacio aéreo Clase B, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y vuelo y se encuentra competente para conducir vuelos solos en área de espacio aéreo específica Clase B.

b) Conforme a 91.131 (b), un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, desde o en un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que:

1) Ese estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y de vuelo, de un instructor autorizado para que opere en ese aeropuerto y

la instrucción en tierra y de vuelo se haya recibido en el aeropuerto específico para el que se autoriza el vuelo solo;

2) El libro de vuelo de ese estudiante piloto se ha firmado dentro de los 10 días precedentes para conducir vuelo solo en el aeropuerto específico, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y;

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y de vuelo, y se encuentra competente para conducir operaciones de vuelo solo en el aeropuerto especificado.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de piloto privado avión y helicóptero y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas genéricas para los poseedores de estas licencias y habilitaciones.

61.103 Requisitos de elegibilidad.

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto privado, una persona debe:

a) Tener como mínimo 17 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar leer y escribir el idioma español e inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.105;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción por las provisiones de pericia de vuelo de 61.107; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.105 Habilitación de Avión. Conocimiento aeronáutico.

1) Generalidades. El solicitante de una licencia de piloto privado de avión debe haber registrado la instrucción teórica dictada por un instructor autorizado y presentar evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, apropiadas a la categoría de aeronave para la habilitación que a continuación se detallan.

a) Derecho Aéreo:

i) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto privado, y los reportes de accidentes.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

i) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos de los aviones;

ii) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

c) Performance y planificación de vuelo:

i) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

ii) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

iii) La planificación previa al vuelo y ruta, correspondiente a los vuelos programados VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de notificación de posición; los procedimientos de reglaje del altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

d) Actuación humana:

i) Correspondientes al piloto privado –avión. (Ver Doc. 9683 de la OACI).

e) Meteorología:

i) La aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

f) Navegación:

i) Los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas;

g) Procedimientos operacionales:

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

ii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicos peligrosas, de estela turbulencia y otros riesgos operacionales;

h) Principios de vuelo:

i) Los principios de vuelo relativos a los aviones;

i) Radiotelefonía:

i) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.107 Experiencia aeronáutica. Avión

El solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, haber realizado por lo menos 40 horas de vuelo como piloto de avión, que incluya lo siguiente:

a) Veinte horas de instrucción de vuelo con un instructor autorizado, incluyendo por lo menos:

1) Tres horas de vuelo de travesía;

2) Tres horas de vuelo nocturno, incluyendo 10 despegues y aterrizajes, para su calificación en vuelos nocturnos; y

3) Tres horas en aviones en preparación para un vuelo de evaluación para un piloto privado dentro de los 60 días anteriores a la prueba.

b) Un mínimo de (10) horas de vuelo solo, incluyendo por lo menos:

1) 10 horas en avión;

2) 5 horas de vuelo de travesía. Todo vuelo incluirá un aterrizaje en un punto a más de 40 millas desde el aeropuerto original de salida.

3) Un vuelo deberá ser de por lo menos de 150 millas náuticas, y aterrizajes en un mínimo de dos aeropuertos, con una distancia de 80 millas, aproximadamente, entre ellos;

4) Dos despegues y dos aterrizajes solo, con parada total en un aeropuerto con una torre de control operativa.

c) Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la DGAC aceptara un máximo de 5 horas de dicha experiencia, y en tal caso la consiguiente disminución del tiempo.

61.109 Instrucción de vuelo – Avión.

Generalidades.

a) El solicitante de una licencia de piloto privado habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado instrucción con doble mando en aviones. El instructor se asegurara que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto privado, como mínimo en los siguientes aspectos:

1) Operaciones de previas al vuelo, incluyendo la determinación de peso y balance, inspección de línea y el servicio del avión;

2) Operaciones en el aeropuerto y patrón de tráfico, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

3) Control del avión por referencia visual externa;

4) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas, con distracciones realistas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de perdida;

5) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas, reconocimiento y recuperación de picados en espiral;

6) Despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;

7) Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;

8) Vuelo por referencia a instrumentos solamente, incluso la ejecución de un viraje horizontal completo de 180º.

9) Vuelos de travesía por referencia visual, navegación por estima y, cuando las haya, con radioayudas para la navegación;

10) Operaciones de emergencias, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;

11) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimiento y fraseología radiotelefónicos.

12) Aterrizajes y despegues de máximo rendimiento;

13) Vuelo nocturno, incluyendo despegues, aterrizajes y vuelo en el área del aeródromo;

b) El libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como piloto privado.

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante habrá recibido instrucción en aviones con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

d) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en el 61.109 (8) y la de vuelo nocturno especificada en el 61.109 (c) no dan derecho al titular de una licencia de piloto privado de avión a pilotar aviones en vuelos IFR.

61.111 Pericia de Vuelo Avión.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión, los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.113 Habilitación de Aeronaves a Rotor. Conocimiento Aeronáutico

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia y /o habilitación de piloto privado de helicóptero confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto privado, y los reportes de accidentes.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, transmisión (tren de engranajes de reducción), sistemas e instrumentos de los helicópteros;

2) Las limitaciones operacionales de los helicópteros y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos programados VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los

procedimientos de notificación de posición; los procedimientos de reglaje del altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

d) Actuación humana:

1) Correspondientes al piloto privado –helicóptero. (Ver Doc. 9683 de la OACI)

e) Meteorología:

1) La aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

f) Navegación:

1) Los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas;

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicos peligrosas, o de estela turbulencia; descenso vertical lento con motor, efecto suelo, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales;

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.115 Experiencia aeronáutica. Aeronave a Rotor

Un solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de aeronave a rotor debe tener por lo menos la experiencia aeronáutica siguiente:

1) Un mínimo de 40 horas como piloto de helicóptero, de cuyas horas se aceptaría como parte del tiempo total de vuelo un máximo de 5 horas de instrucción en un entrenador sintético;

2) Un mínimo de 10 horas de vuelo solo en helicóptero bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, de los cuales 5 horas serán de travesía solo, incluyendo por lo menos un vuelo de travesía de un mínimo de 180 Km (100 NM) con aterrizajes en dos puntos diferentes.

61.117 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor

a) El solicitante abra recibido de un instructor de vuelo autorizado un mínimo de 20 horas de instrucción con doble mando en helicópteros. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto privado, como mínimo en los temas siguientes:

1) Operaciones previas al vuelo, incluyendo determinación de carga y centrado, inspección y servicio de los helicópteros;

2) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito; precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

3) Control del helicóptero por referencia visual externa;

4) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;

5) Maniobras y recorridos en tierra, vuelo estacionario; despegues y aterrizajes – normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado;

6) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegues y aterrizajes en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas

7) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, con radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;

8) Operaciones en áreas restringidas y sobre terreno montañoso, las desaceleraciones rápidas, aterrizajes sobre inclinaciones, despegue a gran altura y distancia corrida después de aterrizajes;

9) Vuelo nocturno incluyendo despegues, aterrizajes y navegación en condiciones visuales (VFR); y

10) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo desperfectos de equipo y aeronaves, las aproximaciones al aterrizaje con un motor inoperante en un multimotor o autorrotaciones descendiendo con un reataque del motor a un vuelo suspendido (hover) en un helicóptero monomotor.

11) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

b) El solicitante deberá recibir instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando de un instructor de vuelo autorizado. Él deberá asegurarse de que el solicitante posee experiencia operacional en vuelo guiándose exclusivamente por instrumentos, incluso la ejecución de un viraje horizontal de 180°, en un helicóptero equipado con los instrumentos apropiados.

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante abr recibido instrucción en helicópteros con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

d) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en el 61.117 (b) y la de vuelo nocturno especificado en el 61.117 (c) no dan derecho al titular de una licencia de piloto privado de helicóptero a pilotar aviones en vuelos IFR.

61.118 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un helicóptero, los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.119 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.

a) Un piloto privado no puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros por pago o alquiler.

b) Un piloto privado puede actuar como piloto al mando de una aeronave transportando un pasajero en cabina, en forma de colaboración con una organización caritativa, el piloto:

1) Debe contar por lo menos con 200 hora de vuelo;

2) No podrá efectuar vuelos acrobáticos ni de formación;

3) Deberá usar una aeronave de categoría estándar y cumplir o haber sido inspeccionada cada 100 horas (91.409 de este RAD); y

4) Deberá realizar el vuelo bajo condiciones VFR y durante el día;

61.120 Limitaciones y privilegios del piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Un piloto privado no podrá volar por pago o alquiler, actuando como segundo piloto al mando de una aeronave clasificada para más de un piloto, ni podrá actuar como segundo al mando de tal aeronave que lleve pasajeros o carga por pago o compensación.

Sección "E" - Piloto Comercial

61.121 Aplicabilidad.

Esta sección describe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto comercial y sus habilitaciones, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen estas licencias y habilitaciones.

61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto comercial, el solicitante debe:

a) Tener como mínimo 18 años de edad;

b) Ser ciudadano dominicano;

c) Ser capaz de hablar, leer y escribir el idioma español; tener conocimientos básicos del idioma inglés y avanzado de inglés técnico aeronáutico

d) Ser titular de un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67.

e) Aprobar un examen escrito, apropiado a la habilitación de la aeronave que busca, sobre las materias en las cuales la instrucción en tierra es necesaria por 61.125;

f) Aprobar un examen oral y el vuelo de evaluación apropiado para la habilitación que busca, cubriendo los aspectos seleccionados por el inspector examinador sobre la base del entrenamiento establecido en 61.127; y

g) Cumplir con todos los requisitos de esta sección para obtener la habilitación deseada.

61.125 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto comercial debe haber recibido instrucción con un instructor calificado según el RAD 141, en por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiado a la categoría de aeronave para la cual busca obtener la habilitación.

a) Derecho aéreo:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto comercial, y los requisitos de reportes de accidentes;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos de los aviones;

2) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los aviones pertinentes;

4) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los aviones pertinentes.

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y ruta, correspondiente a los vuelos VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;;

d) Actuación humana:

1) Correspondientes al piloto comercial –avión. (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas, y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para navegación; la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de a bordo.

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga; los posibles riesgos en relación con el transporte de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los aviones.

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los aviones;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.127 Experiencia aeronáutica. Avión

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de avión debe poseer una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, en caso contrario este deberá cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo para un avión privado y obtener una licencia de piloto calificado aprobando las pruebas escrita y práctica establecidas en la sección D de este RAD. Así como tener habilitación de vuelo por instrumento.

b) *Tiempo de vuelo como piloto.* El solicitante habrá realizado como mínimo 200 horas de vuelo o 150 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocida como piloto de avión. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 200 ó 150 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

c) *El total de horas de vuelo del piloto debe incluir*:

1) 100 horas de vuelo como piloto al mando o, en el caso de haber seguido un curso de instrucción reconocida 70 horas como piloto al mando;

2) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía de 300 NM con dos aterrizajes completos en aeródromo diferentes;

3) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas podrá ser de tiempo en simulador;

4) Para habilitación de vuelo nocturno, 5 horas de vuelo nocturno con 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.

61.129 Instrucción de vuelo. Avión

1) Una persona que solicite una licencia de piloto comercial habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado en una institución aprobada bajo el RAD 141, instrucción con doble mando en aviones. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de carga y centrado, inspección y servicio del avión;

b) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

c) Control del avión por referencia visual externa;

d) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;

e) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;

f) Despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;

g) Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos) aterrizajes en pista corta;

h) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;

i) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;

j) Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia; y

k) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

61.131 Pericia de vuelo. Avión

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión los procedimientos y maniobras descritos en 61.129 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto comercial avión, confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones:

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión:

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo:

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos: y

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.133 Aeronave a rotor (Helicópteros). Conocimientos aeronáuticos.

a) Derecho aéreo:

1) Las regulaciones y legislación aeronáutica que se aplican a las operaciones, privilegios y limitaciones de una licencia de piloto comercial de aeronave a rotor y los requisitos de reportes de accidentes;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo y funcionamiento de los grupos motores, transmisión (tren de engranajes de reducción) sistemas e instrumentos de los helicópteros;

2) Las limitaciones operacionales de los helicópteros y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

3) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los helicópteros pertinentes;

4) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los helicópteros pertinentes.

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa, incluso de las cargas externas, sobre el manejo del helicóptero, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación humana:

1) correspondientes al piloto comercial de helicóptero. (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas, y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para navegación; la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de a bordo.

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados; descenso vertical lento con motor, efecto suelo, vuelo dinámico y otros riesgos operacionales;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga, con inclusión de las cargas externas; riesgos potenciales relacionados con el transporte de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los helicópteros.

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.135 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor

1) El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de clase de helicóptero, deberá tener por lo menos 150 horas de vuelo ó 100 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocida. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 150 ó 100 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

2) El solicitante habrá realizado en helicóptero como mínimo:

a) 35 horas como piloto al mando;

b) 10 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía durante el cual habrá efectuado aterrizajes en dos puntos diferentes;

c) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de 5 horas podrán ser de tiempo de entrenador; y

d) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.

61.137 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor

1) Una persona que solicite una licencia de piloto comercial habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado en una institución aprobada bajo el RAD 141, instrucción con doble mando en helicóptero. El instructor se asegurara de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de carga y centrado, inspección y servicio del helicóptero;

b) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

c) Control del helicóptero por referencia visual externa;

d) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal de motor;

e) Maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendientes pronunciada;

f) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegues y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;

g) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;

h) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;

i) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;

j) Procedimientos anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximaciones y aterrizajes en autorrotación; y

k) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

2) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante habrá recibido instrucción en helicópteros con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

61.139 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un helicóptero los procedimientos y maniobras descritos en 61.137 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto comercial avión, confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo:

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos: y

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.141 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.

a) Privilegios:

1) Actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve personas o propiedades por pago o alquiler;

2) Dar instrucción de vuelo en un globo libre si cuenta con la habilitación de categoría de aeronaves más livianas que el aire y la habilitación de clase respectiva.

b) Limitaciones:

Una persona que solicite una licencia de piloto comercial con una categoría de avión y no posee una habilitación de instrumentos en la misma categoría y clase le será emitida una licencia de piloto comercial que contendrá la limitación, "Vuelos nocturnos ó el transporte de pasajeros por remuneración, en vuelos de travesía que excedan 50 millas náuticas no están permitidos". La limitación puede ser removida cuando la persona cumpla satisfactoriamente los requisitos del RAD 61.29.

61.143 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial de avión o aeronave a rotor serán:

a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado;

b) Actuar como piloto al mando de cualquier aeronave dedicada a vuelos que no sean de transporte comercial;

c) Actuar como piloto al mando en servicios de transporte aéreo comercial, en cualquier aeronave certificada para operaciones con un solo piloto; y

d) Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en aviones o helicópteros que requieran copilotos.

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Generalidades. Requisitos de elegibilidad.-

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen las mismas.

Para obtener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe:

a) Tener como mínimo 21 años de edad;

b) Ser dominicano;

c) Obtener un certificado de buena conducta;

d) Saber hablar, leer y escribir los idiomas español e inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

e) Haber alcanzado el grado de educación media completa o superior demostrada con documentos certificados por ante la DGAC, además de experiencia aeronáutica, conocimiento y habilidad;

f) Tener un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento dentro de los 6 meses antes de la fecha de la solicitud;

g) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se aplican a la habilitación deseada.

61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de avión deberá, después de cumplir los requisitos de 61.151, demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular, en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo.

1) Las disposiciones de este RAD relativas a los pilotos de transporte de línea aérea y al RAD 121, sección "C" del RAD 65 y 91.1, 91.3, 91.5, 91.11, 91.13, 91.103, 91.105, 91.189, 91.703 y Apéndice "B" del RAD 91 de este Reglamento y otros del RAD 21 y 25 de este Reglamento con relación a la operación de aeronaves del explotador aéreo;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presurización y demás sistemas de los aviones; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el control de la estabilidad;

2) Los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de los aviones; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) Los procedimientos operacionales y las limitaciones de los aviones pertinentes; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los aviones;

4) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los aviones pertinentes;

5) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precisión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

6) Los procedimientos para el mantenimiento de las células de los sistemas y de los grupos motores de los aviones pertinentes;

c) Performance y Planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo del avión, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;

3) La planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación humana:

1) Correspondiente al piloto de transporte de línea aérea (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La integración y aplicación de los informes, meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y el uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación, el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

3) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

4) Meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayuda para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

2) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de aviones;

3) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayuda para la navegación;

4) Los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas al vuelo en condiciones IFR;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los aviones;

h) Principios de Vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los aviones; aerodinámica subsónica; efectos de la comprensibilidad, límites de maniobra, características del diseño de las alas, efectos de los dispositivos suplementarios de sustentación y de resistencia al avance; relación entre la sustentación, la resistencia al avance y el empuje a distintas velocidades aerodinámicas y en configuraciones de vuelo diversas;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones;

61.155 Experiencia aeronáutica. Avión

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de avión, debe ser titular de una licencia de piloto comercial o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o de piloto comercial sin limitaciones, emitida por un estado miembro de la OACI, o haber sido piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo califica como piloto comercial bajo 61.47.

b) El solicitante debe haber tenido:

1) Como mínimo 1,500 horas de vuelo como piloto de aviones, de las cuales:

i) 250 horas de vuelo ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando, bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

ii) 200 horas de vuelo de travesía, de los cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

iii) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas podrá ser de tiempo en simulador; y

iv) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

c) Un piloto comercial puede acreditar el siguiente tiempo de vuelo hacia las 1,500 horas totales que se requieren en el párrafo (b) (1) de esta sección:

1) Todo el tiempo de vuelo como copiloto adquirido en aeronaves que requieren más de un tripulante aprobado por los manuales de vuelo de la aeronave o certificado de aeronavegabilidad; y

2) El tiempo como ingeniero de vuelo en aviones que lo requieran, aprobado por el manual de vuelo de aeronaves, mientras participe a la vez de un programa de adiestramiento de pilotos aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento:

i) Sin embargo, el solicitante no podrá acreditar más de una hora de vuelo por cada 3 horas de tiempo de vuelo como ingeniero de vuelo, y un tiempo total así acreditado no mayor de 500 horas.

3) Un máximo de 100 horas de instrucción en un entrenador sintético de vuelo, de las cuales un máximo de 25 se habrán adquirido en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

61.157 Pericia de vuelo. Avión

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación en avión, habrá demostrado su capacidad para realizar, como piloto al mando de aviones multimotores que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:

a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;

b) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

c) Los procedimientos y maniobras para vuelos IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia, que incluirán falla simulada de motor y que comprenderán, como mínimo, lo siguiente:

i) Transición al vuelo por instrumentos al despegar;

ii) Salidas y llegadas normalizadas por instrumentos;

iii) Procedimientos y navegación IFR en ruta;

iv) Procedimientos en circuito de espera;

v) Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados;

vi) Procedimientos de aproximación frustrada;

vii) Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativas a fallas y mal funcionamiento del equipo, como por ejemplo, grupo motor, sistemas y célula; y

e) Los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de

tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

2) El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos;

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra;

f) Comprender y aplicar los procedimientos de coordinación de la tripulación, y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y

g) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo:

3) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en avión que no cumpla con lo especificado el 61.157 este RAD, tendrá una limitación en su licencia, de que solo podrá realizar operaciones con privilegio de comercial.

61.159 Condiciones en que serán expedidas las licencias de piloto de transporte de línea aérea de avión.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de clase monomotor o multimotor o una habilitación de tipo adicional, debe pasar una prueba práctica que incluye los ítems establecidos en el Apéndice "A" de este RAD.

b) El inspector examinador designado por la DGAC puede modificar cualquier requisito o maniobra cuando sea necesario para una operación segura y razonable del avión que está usando y, a menos que específicamente lo prohíba el Apéndice "A", puede combinar cualquiera de las maniobras requeridas y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente.

c) A menos que la autoridad requiera que parte o que toda la maniobra sea realizada, la persona que pasa una prueba de vuelo para una licencia de piloto de transporte

de línea aérea o una habilitación adicional de clase o tipo de avión, puede a su albedrío, renunciar a cualquiera de las maniobras para las cuales una autorización de dispensa específica está contenida en el Apéndice "A", de este RAD, si el piloto que está siendo chequeado:

1) Está empleado como piloto de una empresa certificada por el RAD 121; y

2) Dentro de los seis meses calendarios precedentes han completado satisfactoriamente el programa de instrucción que el titular del certificado tiene para el tipo de avión involucrado.

d) Los ítems especificados en el párrafo (a) de está sección pueden desempeñarse en simulador de avión o en el dispositivo de entrenamiento especificado en el Apéndice "A" de este RAD, si:

1) El simulador de avión u otro dispositivo de entrenamiento cumple con los requisitos de 121.407 de este Reglamento; y

2) En el caso de los ítems precedidos por un asterisco (*) en el Apéndice "A", el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento exigido en 121.424 (d) de este Reglamento.

Sin embargo, el inspector examinador designado por la DGAC puede requerir que los items II (d), V (f), V (g) del Apéndice "A" de este RAD, se realicen si él determina que esa acción es necesaria para poder determinar la competencia del solicitante con respecto a la maniobra.

e) Puede usarse un simulador aprobado, en vez de un avión, que satisfaga los requisitos de vuelo exigidos por el Apéndice "A" de este RAD, sí el simulador:

1) Es aprobado bajo 121.407 de este Reglamento y cumple los requisitos apropiados de simulador del Apéndice "H" del RAD 121; y

2) Es usado como parte de un programa aprobado que cumple los requisitos de entrenamiento de 121.424 (a), (c) y el Apéndice "H" del RAD 121 de este Reglamento.

f) El solicitante de una habilitación de tipo para ser agregada a su licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), o para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación de tipo en el avión que se requiera, debe:

1) Haber completado la instrucción en tierra y vuelo en las maniobras y los procedimientos del Apéndice "A" de este RAD, que sean apropiados al avión para el que se busca recibir una habilitación de tipo, con el respaldo de un instructor autorizado en el libro de vuelo o

en registro de entrenamiento, certificando que el entrenamiento se ha completado satisfactoriamente; o

g) Para un piloto empleado por una empresa certificada operando bajo el RAD 121 ó 135, haber completado la instrucción en tierra y en vuelo que es apropiada para el avión para el cual se desea obtener habilitación del tipo y es aprobado bajo los RAD 121 y 135 de este Reglamento.

61.161 Habilitación de helicóptero. Conocimiento Aeronáutico:

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de tipo helicóptero, habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo:

1) Las disposiciones y reglamentos pertinentes, al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea -–helicóptero; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos y demás sistemas de los helicópteros; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el aumento de la estabilidad;

2) Los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de los helicópteros; transmisión (tren de engranaje de reducción); la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

3) Los procedimientos operacionales y las limitaciones de los helicópteros pertinentes; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los helicópteros; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

4) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los helicópteros pertinentes;

5) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos

giroscópicos y efectos de presesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

6) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los helicópteros pertinentes;

c) Performance y Planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa, incluso de las cargas externas, sobre el manejo del helicóptero, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones incluso los procedimientos de control en vuelo de crucero;

3) La planificación operacional previo vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación Humana:

1) Correspondiente al piloto de transporte de línea aérea – helicóptero. (Ver Doc.9683 de la OACI);

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

3) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores, en la célula y en el rotor; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayuda para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

2) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de helicópteros;

3) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación; la identificación de las radioayuda para la navegación;

4) Los principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos VFR;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga, con inclusión de cargas externas, y de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los helicópteros;

h) Principios de Vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.163 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de clase de helicóptero, debe tener una licencia de piloto comercial o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o de piloto comercial con habilitación de helicóptero y de clase de helicóptero emitida por un Estado Contratante de la OACI, o ser un piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo califica como piloto comercial bajo 61.47.

b) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero habrá realizado un mínimo de 1,000 horas del tiempo total como piloto de helicópteros, que incluya:

1) 250 horas de vuelo, ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, mas el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto, desempeñado bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones este;

2) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto, mas el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñado bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

3) 30 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 10 horas podrán ser de tiempo en entrenador;

4) 50 horas vuelo nocturno como piloto o como copiloto.

c) La DGAC podrá reconocer la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo reconocido como parte del tiempo total de vuelo de 1,000 horas. Sin embargo, el crédito por dicha experiencia se limitara a un máximo de 100 horas, de las cuales un máximo de 25 se habrán adquirido en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

61.165 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en helicóptero habrá demostrado su capacidad para realizar como piloto al mando de helicóptero que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:

a) Los procedimientos previos al vuelo que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;

b) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

c) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos a fallas y mal funcionamientos del equipo, como por ejemplo grupo motor, sistemas y célula; y

d) Los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros que incluirán la asignación de tareas del piloto de cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

2) El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea – helicóptero confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos;

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya duda en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra;

f) Comprender y aplicar los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y

g) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

61.167 Condiciones en que serán expedidas las licencias de piloto de transporte de línea aérea de helicóptero.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero, o habilitación en otra nave, debe pasar una prueba práctica sobre esas maniobras como se indica en el Apéndice "B" de este RAD, en un helicóptero.

b) El inspector examinador designado por la DGAC puede modificar u omitir cualquier maniobra cuando sea necesario para la operación segura y razonable de las aeronaves a rotor, y puede combinar cualquier maniobra y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente para determinar la competencia del solicitante.

61.169 Habilitación de categoría adicional.

a) Habilitación de categoría en helicóptero con una habilitación de clase en helicóptero. El poseedor de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (categoría del avión) que solicita habilitación de categoría helicóptero con una habilitación de clase helicóptero debe cumplir con los requisitos exigibles en 61.159, 61.161 y 61.163; y:

1) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo al menos 15 horas de vuelo nocturno como piloto en helicóptero al mando o como segundo piloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando que tiene licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) con una habilitación, de helicóptero o una combinación de ambas; o

2) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado otra empresa aprobada requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo en helicóptero como piloto al mando, segundo piloto o en vuelo de instrucción con instructor calificado de la DGAC, o un piloto de transporte de línea aérea, o cualquier combinación de éstas incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno.

b) Habilitación de aviones:

1) El titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (en la categoría de helicóptero) que solicita una habilitación de categoría avión debe cumplir con 61.153, 61.155 (excepto 61.155 (b) (1)), y 61.157;

2) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno de avión como piloto al mando o como copiloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando, bajo la supervisión de un piloto al mando, quien tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de avión apropiada o cualquier combinación de estas; o

3) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado a otra empresa aprobada, requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo como piloto al mando, copiloto o en instrucción de vuelo con un instructor que posea una licencia

habilitada por la DGAC, o cualquier combinación de estas, incluyendo por lo menos 15 horas de tiempo de vuelo nocturno.

61.171 Pruebas.

a) Todo solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea debe pasar por una prueba teórica y práctica a satisfacción de la DGAC.

b) El porcentaje mínimo para pasar de grado en cada tema es de 80 por ciento. Toda maniobra de vuelo se evalúa separadamente, las otras pruebas se evalúan en su totalidad.

c) Los resultados de las pruebas serán confidenciales y solamente serán tratados con el interesado y el personal autorizado y designado de la DGAC.

61.173 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.

Un piloto de transporte de línea aérea puede entrenar otros pilotos de servicio de transporte aéreo bajo este RAD 61, en una aeronave de la categoría, clase y tipo para la que él esta habilitado; sin embargo, él no puede entrenar por más de 8 horas en un día ni más de 36 horas en una semana. El puede dar instrucción solo si usa una aeronave de doble comando, y no está autorizado a firmar la instrucción, ni presentar para el chequeo al piloto entrenado, salvo que él tenga una habilitación de instructor de vuelo. Un piloto TLA puede entrenar solamente bajo RAD 61 de este Reglamento.

61.175 Limitaciones y privilegios generales.

Un piloto de transporte de línea aérea tiene los privilegios de un piloto privado, de piloto comercial y de una habilitación de vuelo por instrumentos. El titular de una licencia de piloto comercial que está capacitado para una licencia de piloto de transporte de línea aérea retiene las habilitaciones sobre su licencia comercial, pero él solo puede ejercer los privilegios de piloto comercial con respecto a su licencia.

Sección "G" - Instructores de Vuelo

61.181 Aplicabilidad.

Esta sección contiene los requisitos necesarios para la expedición de licencia y habilitaciones de instructor de vuelo, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son expedidas y las limitaciones sobre estas licencias y habilitaciones.

61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.

Ningún titular de una licencia de piloto puede impartir instrucción de vuelo requeridas para

expedir una licencia de piloto privado, piloto comercial, habilitación de aeronave, instrumentos o de instructor de vuelo, apropiada para aviones y/o helicópteros, a menos que dicho titular haya recibido la debida habilitación de la DGAC, la cual comprenderá:

a) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia del titular; o

b) La autorización para actuar como piloto instructor de algún explotador, institución u escuela reconocidas, por la DGAC, para impartir instrucción de vuelo; o

c) Una autorización específica otorgada por la DGAC.

61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para la obtención de una habilitación de piloto instructor de vuelo una persona debe:

a) Tener al menos 21 años de edad.

b) Hablar, leer y escribir correctamente el idioma español, y tener conocimientos del inglés técnico aeronáutico

c) Tener:

1) Licencia de piloto comercial o licencia de transporte de línea aérea con una habilitación acorde al tipo de aeronave que solicita;

2) Una habilitación de vuelo por instrumento.

d) Aprobar un examen escrito sobre los temas en los cuales la instrucción en tierra es requerida por 61.185; y

e) Aprobar un examen práctico en todos los aspectos sobre los cuales la instrucción es requerida por 61.187 y, en el caso de solicitar una habilitación de instructor de vuelo en avión o de instructor de vuelo en planeador, presentará su libro de vuelo certificado y firmado por un instructor de vuelo habilitado que le ha dado instrucción de entrada en barrena y recuperación de barrena encontrando al solicitante competente y experto en esa área de entrenamiento.

Excepto en el caso de un segundo examen después de ser reprobado por las deficiencias establecidas en 61.49 (b), el instructor puede aceptar lo anotado en el libro de vuelo, como respaldo, o requerirle una nueva demostración de entrada, en barrena, barrenas y recuperación de barrena en la parte de vuelo de la prueba práctica, en la cual demuestre eficiencia y destreza en recuperar y enseñar a recuperar la aeronave desde esa condición.

61.185 Conocimiento aeronáutico.

El solicitante habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la expedición de una licencia de piloto comercial según corresponda, y habrá demostrado asimismo, un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de instructor de vuelo confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Técnicas de instrucción práctica;

b) Evaluación del progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica;

c) El proceso de aprendizaje;

d) Elementos de la enseñanza efectiva;

e) Notas y exámenes, principios pedagógicos;

f) Preparación del programa de instrucción;

g) Preparación de las lecciones;

h) Métodos de instrucción en aula;

i) Utilización de ayudas pedagógicas;

j) Análisis y corrección de los errores de los alumnos;

k) Actuación humana relativa a la instrucción de vuelo; y

l) Peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave.

b) Haber realizado instrucción en tierra ante un instructor de vuelo calificado, aprobando todos los temas que la instrucción en tierra requiera para una licencia de piloto privado, comercial y TLA según sea el caso, aprobando con 80% de nota mínima; habilitación en instrumentos, si una habilitación de instructor en instrumentos es solicitada.

61.187 Pericia de vuelo.

a) El solicitante de una habilitación de instructor de vuelo habrá demostrado, con respecto a la categoría para la que desea obtener las atribuciones de instructor de vuelo, su capacidad para enseñar aquellos aspectos en los que tenga que proporcionar instrucción en vuelo, que incluirá la instrucción previa al vuelo y después del vuelo, así como también la instrucción teórica que corresponda.

Además, su libro de vuelo debe tener la firma del instructor que certifica que está autorizado para aprobar una prueba práctica sobre los temas siguientes:

1) Preparación y conducción de una lección planificada para estudiantes con niveles y antecedentes distintos de experiencia y capacidad;

2) La evaluación del desempeño en vuelo de un estudiante;

3) Instrucción sobre el prevuelo y postvuelo;

4) Responsabilidades del instructor de vuelo y la certificación de procedimientos;

5) Análisis efectivo y corrección de los errores comunes de un estudiante de piloto en vuelo;

6) Performance y análisis de los procedimientos estándares del entrenamiento de vuelo y las maniobras apropiadas a la habilitación de instructor de vuelo deseada.

b) La instrucción de vuelo requerida en esta sección debe ser impartida por una persona que posea una habilitación ó licencia de instructor de vuelo durante los 24 meses anteriores a la fecha de la instrucción que se da, y que él mismo cumple, los requisitos generales para poseer una licencia de instructor de vuelo descritos en 61.183, y que ha dado por lo menos 200 horas de instrucción de vuelo u 80 horas en el caso de instrucción en planeador.

c) La instrucción de vuelo requerida por esta sección puede ser completada en una aeronave y en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo certificado.

d) El instructor de vuelo debe demostrar a la DGAC, que está en capacidad de realizar con seguridad desde el asiento de la derecha, las maniobras y procedimientos, normales, anormales y de emergencia consignados en el manual de vuelo aprobado y que están indicados en el programa de calificación de instructor aprobado por la DGAC; igualmente una secuencia de aproximaciones por instrumento mínimas; y debe demostrar capacidad en recuperar el avión de situaciones críticas generadas por el piloto estudiante.

61.189 Registro de vuelos de instrucción.

a) Toda vez que imparta instrucción de vuelo, el instructor firmará el libro de vuelo de toda persona a quien él haya impartido instrucción en tierra o vuelo, especificando en el libro la cantidad de horas de vuelo o tiempo en tierra, indicando también la fecha y la materia que se trató.

Además, mantendrá un registro en su libro, de instructor de vuelo, o en un documento que contenga lo siguiente:

1) El nombre de toda persona cuya licencia de estudiante piloto o libro de vuelo ha sido firmada autorizando el privilegio de poder volar solo;

El registro debe incluir el tipo y fecha de cada respaldo.

2) El nombre de cada persona para quien él tiene firmada la certificación de una prueba escrita, de vuelo o prueba práctica, incluyendo el tipo de prueba, fecha de su certificación y el resultado de la prueba;

El registro requerido por esta sección deberá ser retenido por el instructor de vuelo, separadamente o en su libro de vuelo por lo menos tres años.

3) Remitir copia de las autorizaciones de vuelo solo a la DGAC.

61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo que gestiona una habilitación adicional a su licencia, debe:

a) Tener una licencia vigente de piloto con habilitaciones adecuadas para conseguir la nueva habilitación buscada.

b) Tener como mínimo 15 horas como piloto al mando en la aeronave de la categoría y clase en la cual se desee la habilitación

c) Aprobar las pruebas escrita y práctica antes descritas en este segmento para la expedición de una habilitación ó licencia de instructor de vuelo con la habilitación buscada.

61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su habilitación a dar:

1) Instrucción de vuelo requerida por este RAD 61 para una licencia o habilitación;

2) Instrucción en tierra en los cursos requeridos por este RAD, para los que está calificado;

3) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado para calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

4) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado para calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

5) Dar la instrucción de vuelo requerida para el primer vuelo solo o el primer vuelo de travesía;

6) El vuelo de chequeo requerido por 61.56 aceptada por la DGAC;

7) Capacidad requerida en el chequeo de instrumentos en 61.57 (e) (2);

8) Instrucción de vuelo como piloto al mando requerida bajo 61.101 (d); y

9) La instrucción en tierra y en vuelo requerida por este RAD para la expedición de los respaldos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

b) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su licencia y habilitaciones de instructor, a certificar:

1) Según 61.87 (m) y 61.93 (c) y (d), la licencia de piloto de un estudiante piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el estudiante vuele solo o efectúe solo un vuelo de travesía;

2) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.87 (m) y 61.93 (b) y (d), al que se ha instruido y autorizado a que efectué uno o mas vuelos solos;

3) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.93 (d), cuya preparación y planeamiento para un vuelo solo de travesía ha sido encontrado adecuado para un vuelo seguro bajo las condiciones que el instructor de vuelo ha enumerado en el libro de vuelo

4) El libro de vuelo de un estudiante de piloto, de acuerdo a 61.95, que el instructor de vuelo a instruido para la autorización de vuelo en el área de control aéreo Clase B, en un aeropuerto dentro de un área de control de espacio aéreo Clase B.;

5) El libro de vuelo de un piloto o de otro instructor de vuelo quien ha sido entrenado por la persona descrita en el párrafo (b) de esta sección, certificando que el piloto o el otro instructor de vuelo está preparado para un privilegio operativo, un examen escrito, o una prueba práctica requerida por este RAD;

6) Según 61.57 (e) (2) y 61.10 (d), el libro de vuelo de un piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el piloto actúe como piloto al mando;

61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo está sujeto a las limitaciones siguientes:

a) Horas de instrucción.

El no puede dar más de ocho horas de instrucción de vuelo en un período de 24 horas consecutivas.

b) Calificaciones.

La instrucción de vuelo no pueden ser impartidos en una aeronave para la cual dicho instructor de vuelo no posea la habilitación de categoría, clase y si es apropiado de tipo.

c) Certificación de licencia del estudiante piloto.
El instructor no puede autorizar una licencia de estudiante piloto para el vuelo solo o un vuelo solo de travesía, a menos que haya dado la instrucción de vuelo al estudiante piloto requerida por este RAD para el respaldo, y considere que el estudiante está preparado para conducir el vuelo sin riesgo en la aeronave involucrada para lo cual ha realizado una calificación por escrito especificando que puede volar solo.

d) En el libro de vuelo.

El instructor no puede autorizar un libro de estudiante piloto:

1) Para realizar un vuelo solo, a menos que se le haya impartido esa instrucción de vuelo al alumno piloto y se considere que está preparado para realizar un vuelo solo en el tipo de aeronave involucrada; o

2) Para un vuelo de travesía, a menos que él haya revisado con anticipación el vuelo del estudiante piloto, la planificación, el equipo y los procedimientos propuestos, encontrándolos adecuados para realizar el vuelo propuesto bajo las circunstancias existentes;

e) Vuelo solo.

El instructor no puede autorizar a ningún estudiante piloto que haga un vuelo solo, a menos que posea una licencia válida de estudiante piloto certificada por su instructor piloto para realizar vuelos solos en la aeronave aprobada.

Además, el instructor de vuelo no puede autorizar a ningún estudiante piloto a que haga un vuelo solo de travesía, a menos que posea una licencia de estudiante piloto autorizada para realizar un vuelo solo de travesía en la categoría de aeronave a ser volada.

f) Instrucción en aviones multimotores o helicóptero.

El instructor no puede dar la instrucción de vuelo requerida para la expedición de una licencia o una habilitación de categoría, o clase, en un avión multimotor o un helicóptero, a menos que él tenga por lo menos 5 horas de experiencia como piloto al mando en el modelo de avión o helicóptero, según sea el caso.

61.197 Renovación de habilitación ó licencia de instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo puede tener su habilitación renovada al mismo tiempo que la licencia en la cual va inscrita, siempre y cuando en los últimos 24 meses haya entrenado a no menos de 5 alumnos que hayan obtenido la licencia o habilitación correspondientes, y en ese lapso de tiempo aprueba una evaluación de actualización teórica y práctica para renovación de habilitación de instructor de vuelo, o las partes de esta prueba que la DGAC considere necesaria para determinar que mantiene su capacidad como instructor de vuelo.

b) Su habilitación puede renovarse sin tomar la prueba práctica, si dentro de los 90 días antes del vencimiento para la renovación de su licencia cubre los siguientes requisitos:

1) Posee un record que muestra conocimientos satisfactorios en entrenamiento de pilotos y certificaciones, y muestra que en los últimos 24 meses ha servido:

   i) Como piloto chequeador (check pilot) de una aerolínea;

   ii) Como jefe de instrucción en vuelo o asistente del jefe de instrucción en vuelo;

   iii) Como tripulante examinador o instructor de vuelo bajo los RAD 121 ó 135 de este Reglamento;

   iv) Como instructor o evaluador de un centro de entrenamiento certificado; o

   v) En una posición comparable en la evaluación de pilotos.

2) Posee un certificado de parte de un instructor de vuelo calificado, acreditando haber recibido un curso de refrescamiento consistente en un entrenamiento en tierra o entrenamiento en vuelo, o ambos.

c) Excepto lo especificado en el párrafo (d) de esta sección, la evaluación práctica requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser conducida en una aeronave.

d) La evaluación práctica requerida por el párrafo (a) de esta sección puede ser completada en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, si el chequeo es seguido de un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento reconocido por la DGAC para tal fin.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de certificados y habilitaciones para instructores de teoría, las condiciones bajo las cuales esos certificados y habilitaciones son expedidos y las limitaciones a esos certificados y habilitaciones.

61.213 Requisitos de elegibilidad.

a) Para ser elegible para un certificado o habilitación de instructor de teoría, la persona debe:

1) Tener por lo menos 18 años de edad.

2) Saber hablar, leer y escribir el idioma español;

3) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, pasar un examen de conocimiento sobre los fundamentos de la enseñanza, incluyendo:

i) El proceso de aprendizaje;

ii) Elementos de una enseñanza efectiva;

iii) Evaluación y examen de estudiantes;

iv) Desarrollo del curso;

v) Planificación de la lección; y

vi) Técnicas del entrenamiento en aula.

4) Pasar un examen de conocimiento sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos en:

i) Una habilitación básica de instructor en tierra según 61.105;

ii) Una habilitación avanzada de instructor según 61.105; 61.125 y 61.155;

iii) Una habilitación de instructor de teoría de instrumentos según RAD 61.35.

b) El examen de conocimiento especificado en el párrafo (a)(3) de esta sección no es necesario si el solicitante:

1) Es o ha sido titular de una licencia de piloto comercial con habilitación de instructor de vuelo u otra de grado superior en cuyo caso la habilitación de instructor de teoría se endosará a su licencia de piloto.

2) Es titular de un certificado de profesor actualizado emitido por un Estado contratante de la OACI o el Consejo Nacional de Educación que autoriza a la persona a impartir instrucciones a un nivel educacional medio o superior.

3) Está empleado como profesor en un colegio o universidad reconocida.

61.214 Privilegios del instructor de teoría.

a) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor básico de teoría está autorizada para proveer:

1) Instrucción teórica en el área del conocimiento aeronáutico requerido para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitación bajo este RAD;

2) Instrucción teórica y revisión de vuelo de piloto privado; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de una licencia de piloto privado bajo este RAD.

b) Toda persona titular de un certificado o habilitación avanzada de instructor de teoría está autorizada para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para cualquier refrescamiento de vuelo; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de cualquier licencia bajo este RAD;

c) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor de teoría de instrumentos está autorizado para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en las áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para un chequeo de competencia de instrumento; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD.

d) Solamente el titular de habilitación de instructor de teoría está autorizado, dentro de las limitaciones de la habilitación de instructor de teoría, a endosar el libro de vuelo (log book) u otro record de entrenamiento de una persona a quien el titular haya dado el entrenamiento o recomendación especificada en los párrafos (a) hasta (c) de esta sección.

61.217 Requisitos de experiencia reciente.

El titular de un certificado o habilitación de teoría no puede ejercer sus funciones de instructor de teoría a menos que, dentro de los anteriores (12) meses:

a) La persona haya servido por lo menos tres (3) meses como un instructor de teoría; o

b) La persona haya demostrado mediante prueba escrita a la DGAC su competencia satisfactoria en las áreas de la materia prescrita en 61.213 (a)(3) y (a)(4), como sea aplicable.

Sección "I" – Piloto de Planeador

61.219 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de piloto de planeador y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas genéricas para los poseedores de las mismas.

61.221 Requisitos de elegibilidad. Generalidades

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto de Planeador, una persona debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar el idioma español ó inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.223;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción para las provisiones de pericia de vuelo de 61.225; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.223 Conocimiento aeronáutico.

a) Generalidades. El solicitante de una licencia de Piloto de Planeador debe haber presentado evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción teórica y de vuelo dado por un instructor autorizado, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, que a continuación se detallan:

1) *Derecho aéreo.* Las Regulaciones aplicables a los privilegios, limitaciones y las operaciones de vuelo de los pilotos de planeadores y métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

2) Conocimiento general de la aeronave:

i) Los principios de vuelos, los procedimientos y principios operativos de planeadores, sistemas e instrumentos.

ii) Las limitaciones operacionales de los planeadores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) Performance y planificación de vuelo:

i) La influencia de la carga en las características de vuelo; cálculos de masa;

ii) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de lanzamiento, de aterrizaje y de otras operaciones, comprendida la influencia de la temperatura;

iii) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los

procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

4) Actuación humana correspondiente al piloto de planeador;

5) *Meteorología.* El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes al piloto de planeador, en la operación desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos e informes de horas apropiadas para liberar operaciones de globo; altimetría

6) *Navegación.* Aspectos prácticos de la navegación aérea, incluyendo el pilotaje, navegación por estima, uso de las cartas aeronáuticas y el uso de radioayuda; Las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los planeadores;

7) Procedimientos operacionales:

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

ii) Los diversos métodos de lanzamientos y los procedimientos conexos;

iii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales.

61.225 Pericia de vuelo.

Generalidades. El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un planeador, los procedimientos y maniobras descritas anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de planeador confiere a su titular. Además, su libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como Piloto de Planeador, y debe:

a) Pilotar el planeador dentro de sus limitaciones de empleo;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los procedimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el planeador en todo momento modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.227 Experiencia aeronáutica.

Generalidades. El solicitante habrá realizado como mínimo seis horas de vuelo como piloto de planeador que incluirán dos horas de vuelo solo durante las cuales habrá efectuado no menos de 20 lanzamientos y aterrizajes.

Cuando el solicitante posea tiempo de vuelo como piloto de aviones, la Autoridad de Aviación Civil determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente disminución del tiempo de vuelo estipulado.

El solicitante habrá adquirido, bajo la supervisión apropiada, experiencia operacional en planeadores, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Las operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje y la inspección del planeador;

b) Las técnicas y procedimientos relativos al método de lanzamiento utilizado, que incluirán las limitaciones apropiadas de la velocidad aerodinámica, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;

c) Las operaciones en circuito de tránsito, las precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

d) El control del planeador por referencia visual externa;

e) El vuelo en toda la envolvente de vuelo;

f) Reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida así como de picados en espiral;

g) Lanzamientos, aproximaciones y aterrizajes normales y con viento de costado;

h) Vuelos de travesía por referencia visual y de estima;

i) Procedimientos de emergencia.

61.229 Limitaciones y privilegios del Piloto de Planeador.

Las Atribuciones del titular de una licencia de piloto de planeador serán actuar como piloto al mando de cualquier planeador, a reserva de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.

Para poder transportar pasajeros, el titular de la licencia debería haber acumulado un mínimo de 10 horas de vuelo como piloto de planeadores.

Sección "J" – Piloto de Globo Libre

61.231 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencia y habilitaciones de piloto de globo libre de aire caliente y de gas y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas generales para los poseedores de las mismas.

61.233 Requisitos de elegibilidad.

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto de Globo Libre, una persona debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar el idioma español ó inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.235;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción para las provisiones de pericia de vuelo de 61.237; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.235 Conocimiento aeronáutico.

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre debe haber presentado evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción teórica y de vuelo dado por un instructor autorizado, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, que a continuación se detallan:

1) *Derecho aéreo.* Las Regulaciones aplicables a los privilegios, limitaciones y las operaciones de vuelo de los pilotos de globos libres y métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

2) *Conocimiento general de la aeronave:*

i) Los principios de vuelo, los procedimientos y principios operativos de globos libres, sistemas e instrumentos, incluyendo sistemas de inflado de gas y aire caliente.

ii) Las limitaciones operacionales de los globos libres; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

iii) Las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases empleados en los globos libres;

3) *Performance y planificación de vuelo:*

i) La influencia de la carga en las características de vuelo; cálculos de masa;

ii) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de lanzamiento, de aterrizaje y de otras operaciones, comprendida la influencia de la temperatura;

iii) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

4) Actuación humana correspondiente al piloto de globo libre;

5) *Meteorología.* El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes al piloto de globo libre, en la operación desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos e informes de horas apropiadas para liberar operaciones de globo; altimetría;

6) *Navegación.* Aspectos prácticos de la navegación aérea, incluyendo el pilotaje, navegación por estima, uso de las cartas aeronáuticas y el uso de radioayuda;

7) *Procedimientos operacionales.*

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

ii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales.

8) Principios de vuelo relativos a los globos libres.

El solicitante deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto de globo libre confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimientos y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VFR y a las medidas que deben adoptarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.237 Pericia de vuelo.

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre debe haber registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado, y demostrado su aptitud para ejecutar como piloto al mando de un globo libre los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia le confiere a su titular.

Además, su libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como Piloto de Globo Libre, en las áreas siguientes:

1) Aparejos y prueba, incluyendo la instalación de canastas y los quemadores específicamente diseñados para la instalación o remoción rápida por un piloto y el intercambio de canastas o los quemadores.

2) Operación del quemador, si el calentador es usado;

3) Ascensos y descensos;

4) Aterrizaje;

5) Emergencias, incluyendo el uso de la cuerda de rasgado;

6) Manejar el globo libre dentro de sus limitaciones;

7) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

8) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

9) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

10) Dominar el globo libre en todo momento, de modo que nunca hay serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.239 Experiencia aeronáutica.

El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre, habrá realizado como mínimo 16 horas de tiempo del vuelo como piloto de globo libre, que incluya lo siguiente:

a) Ocho lanzamientos y ascensiones de las cuales una (1) debe ser en vuelo solo.

b) Tres horas de vuelo de travesía;

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante deberá haber adquirido por lo menos 3 horas de vuelo nocturno, bajo la supervisión apropiada para adquirir la experiencia operacional en globo libre durante vuelo nocturno;

d) Un mínimo de (4) horas de vuelo solo;

e) Operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección;

f) Técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicable, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;

g) Precauciones en materia de prevención de colisiones;

h) Control del globo libre por referencia visual externa;

i) Reconocimiento y recuperación de descensos y rápidos;

j) Vuelo de travesía por referencia visual y a estima;

k) Aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;

l) Procedimientos de emergencia.

61.241 Limitaciones y privilegios del Piloto de Globo Libre.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto de globo libre serán actuar como piloto al mando de cualquier globo libre siempre que tenga experiencia operacional con globos libre, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda.

Sección "K " - Pilotos de Ultralivianos Motorizados

61.245 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto de Ultralivianos Motorizados, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen estas licencias.

61.247 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto ultraliviano motorizado, el solicitante debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad;

b) Ser capaz de leer, hablar y escribir el idioma español; tener conocimientos básicos del idioma inglés y avanzado del inglés técnico aeronáutico.

c) Ser titular de un certificado médico de segunda clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento.

d) Aprobar un examen escrito, apropiado a la habilitación de la aeronave que busca, sobre las materias contenidas en 61.249;

e) Aprobar un examen oral y el vuelo de evaluación apropiado para la habilitación que busca, cubriendo los aspectos seleccionados por el inspector examinador sobre la base del entrenamiento establecido en 61.249 y 61.255.

f) Cumplir con todos los requisitos de esta sección para obtener la habilitación deseada.

61.249 Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto Ultraliviano Motorizado debe haber recibido instrucción con un instructor calificado según el RAD 141, en por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiado a la categoría de aeronave para la cual busca obtener la licencia.

El programa de enseñanza teórica abarcará las materias relativas a lo siguiente:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto de Ultraliviano Motorizado, y los requisitos de reportes de accidentes;

2) La teoría básica del vuelo correspondiente a los Ultralivianos Motorizados, y especialmente el carácter y posibles consecuencias de la entrada en pérdida;

3) Las limitaciones operacionales de los Ultralivianos Motorizados;

4) La utilización de la documentación Aeronáutica;

5) Las disposiciones y reglamentos referentes a circulación aérea y a las atribuciones del titular de una licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado, incluso los métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;

6) La aplicación de la meteorología elemental y los procedimientos para obtener información meteorológica.

7) Los aspectos prácticos de vuelo a distancia, utilizando las técnicas de navegación observada y a la estima, así como el uso de las cartas aeronáuticas.

8) La utilización de instrumentos y equipo para los vuelos en condiciones VFR, incluso los procedimientos de reglaje de altímetro; y

9) Método de seguridad y procedimientos de emergencias adecuados, incluso las medidas que deben tomarse para evitar las condiciones meteorológicas peligrosas.

61.255 Experiencia o pericia de vuelo.

El solicitante de una licencia de piloto de Ultraliviano Motorizado debe haber obtenido la instrucción en una institución aprobada según el RAD 141 de este Reglamento.

Las anotaciones en el libro de vuelo tendrán como respaldo la firma de un instructor de vuelo autorizado que haya impartido la instrucción, respaldando de esta manera la veracidad del documento, certificando que el solicitante está apto para el desempeño de estas operaciones como piloto de Ultraliviano Motorizado.

El solicitante de una licencia de piloto de Ultraliviano Motorizado deberá tener la siguiente experiencia como piloto:

1) La instrucción de vuelo comprenderá como mínimo diez horas de vuelo en ultraliviano distribuidas en:

   i) Tres (3) vuelos solos, durante las cuales se efectuaran no menos de veinte (20) despegues y aterrizajes bajo la supervisión de un Instructor de Ultraliviano Motorizado;

ii) Un vuelo de travesía con una duración mínima de 30 minutos y una toma fuera del campo en que se ha recibido instrucción.

61.257 Requisitos para el vuelo solo.

Un estudiante piloto no puede volar solo hasta cumplir los requisitos siguientes (el termino vuelo solo significa que durante el tiempo de vuelo, el estudiante piloto es el único ocupante del ultraliviano:

a) Conocimientos: Habrá demostrado a su Instructor de Vuelo que esta familiarizado con las reglas de vuelo que pueden afectarle en sus prácticas de vuelo solo, como estudiante piloto.

b) Enseñanza de vuelo en ultraliviano: Habrá adquirido la competencia apropiada en:

1. Procedimientos de preparación del vuelo, incluyendo inspecciones de prevuelo.

2. Vuelos en línea recta, virajes y espirales.

3. Vuelos a mínima velocidad controlable, y reconocer y recuperar la pérdida.

4. Circuitos de tráfico, incluyendo precauciones para evitar colisiones, y
5. Aterrizajes normales.

La instrucción de vuelo en ultraliviano debe impartirla un Instructor de Vuelo de Ultraliviano Motorizado calificado.

61.261 Exámenes.

a) Para la obtención de la licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado, los estudiantes pilotos se someterán a un examen por ante el Departamento de Licencias de la DGAC.

b) La DGAC realizará los exámenes a petición del centro en donde se hubiera efectuado el curso.

c) Para poder solicitar el examen escrito es necesario presentar, junto con la petición, el certificado del Instructor en el que se acredite que el interesado ha alcanzado el grado suficiente de conocimiento, según los programas fijados por la DGAC.

d) Para solicitar el examen practico de vuelo, es necesario presentar junto con la petición, el certificado del Instructor en que se acredite que el interesado ha alcanzado el grado de competencia apropiado en ultraliviano, con expresión de horas y numero de vuelos de doble mando y de las horas y numero de vuelos solo mínimos exigidos.

e) Para poder presentarse a la prueba de vuelo es necesario tener:

1. Dieciséis años cumplidos

2. Prueba escrita aprobada

3. Libro de vuelo firmada por el instructor.

f) La prueba escrita aprobada tendrá una validez de dos años.

61.263 Licencias a personal extranjero.

Los extranjeros que deseen obtener una licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado deben de realizar un curso de instrucción en una escuela, en cuyo caso presentaran los documentos equivalentes de su país fijado para la obtención de una licencia de estudiante piloto, los cuales deberán estar legalizados por la representación diplomática o consular correspondiente.

61.265 Atribuciones.

La licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado faculta a su poseedor para actuar como piloto al mando de cualquier Ultraliviano Motorizado, y en aquellos en que el mando aerodinámico sea por desplazamiento del centro de gravedad, cuando esté debidamente calificado.

61.267 Instructor de Ultraliviano Motorizado.

a) Los requisitos para la calificación de Instructor de Vuelo de Ultraliviano Motorizado son:

1. Tener veintiún (21) años de edad;

2. Bachiller o su equivalente;

3. Ser poseedor de una licencia de ultraliviano vigente;

4. Tener aprobado un curso de Instructor de Ultraliviano Motorizado por la DGAC

5. Tener un mínimo de horas de vuelo de 50 horas

6. Haber realizado un curso en el tipo de aeronave cuyo mando aerodinámico se realice por desplazamiento del centro de gravedad, y superado las pruebas correspondientes.

7. Haber realizado y superado las pruebas correspondientes.

b) La referida licencia, con sus calificaciones tendrá una vigencia de dos años. Las renovaciones se solicitaran a la Dirección General de Aeronáutica Civil. La solicitud deberá estar acompañada de los documentos siguientes:

1. El solicitante debe haber realizado al menos tres horas de vuelo y tres vuelos como piloto al mando durante los últimos doce meses.

2. El certificado de validez médica deberá estar expedido dentro de los cuarenta días anteriores a la fecha de caducidad de su licencia.

c) Cuando el titular haya cumplido los cuarenta años, el intervalo de dos años especificado en la licencia de piloto se reduce a un año.

d) Los pilotos cuyas licencias hubieren caducado o que no hubieren realizado vuelos por el mínimo de tres horas y de tres vuelos como piloto al mando durante los últimos doce meses, podrán renovar la misma, acreditando que ha practicado doble mando en vuelo con un Instructor en un Centro de Ultraliviano autorizado y un vuelo solo a bordo, supervisado por el indicado instructor, dentro de los sesenta días anteriores a la solicitud de la renovación de la licencia, superando una prueba de capacitación ante un piloto examinador designado.

e) Para renovar la calificación de Instructor será suficiente haber efectuado un mínimo de tres horas de vuelo de instrucción durante los últimos doce meses.

f) Los pilotos de Ultralivianos, que al renovar la licencia con la calificación de Instructor no pudiera acreditar el requisito del apartado anterior, deberán someterse a un curso de refrescamiento que determine la DGAC.

61.269 Reducción de Requisitos.

Los pilotos de aeronaves de motor, con una licencia vigente, para obtener la habilitación de Ultraliviano Motorizado, solo necesitaran la certificación de un Instructor de Ultraliviano Motorizado que indique que él conoce los procedimientos operativos y de emergencia, y la capacitación para esta modalidad de vuelo.

Apéndice "A" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

Requisitos para el examen práctico de piloto de transporte de línea aérea, habilitaciones de clase y tipo (sólo para los RAD 121 y 135).

A través de las maniobras prescritas en este Apéndice, el buen juicio, acorde con un desempeño de alto nivel de seguridad deberá ser demostrado.

En caso de haber fallado en su demostración, el inspector/examinador de la DGAC que conduce el chequeo considerará las condiciones para ser aprobado, las acciones con base al análisis de situaciones que no estén prescritos, recomendará práctica, calidades de prudencia y cuidado en seleccionar un curso de acción.

Toda maniobra o procedimiento debe realizarse en vuelo excepto ciertas maniobras que pueden realizarse en un simulador de avión con un sistema visual o un simulador de avión sin un sistema visual.

Una maniobra autorizada a ser desarrollada en un simulador no-visual puede realizarse en un simulador visual, y una maniobra autorizada a ser efectuada en un dispositivo entrenador puede realizarse en simulador no-visual o un simulador visual.
Un asterisco (*) antecediendo una maniobra o procedimiento indica que la maniobra o el procedimiento puede realizarse en un simulador de avión u otro dispositivo entrenador que se indica, que el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento según 121.424 (d) de este Reglamento.

Una X y asterisco (X*) indican que una condición particular se especifica en torno a la maniobra, procedimiento o puede ser dispensada.

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumento Simulados	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
-Las maniobras o los procedimientos requeridos en vuelo, pueden ser obviados haciéndolos en simulador visual y no visual. -**Estrategias y dispositivos del simulador de instrumentos condicionadas 61.157 (c)** -El conjunto de maniobras y procedimientos debe ejecutarse de tal manera que satisfactoriamente demuestre conocimiento y habilidad con respecto a: 1) El avión, sus sistemas y componentes; 2) El control apropiado de velocidad aérea indicada según la configuración, la dirección, altitud y actitud estén en concordancia con los procedimientos y limitaciones contenidos en el manual de vuelo del avión aprobado. Las listas, de chequeo y cualquier otro material apropiado al tipo de aeronave; y 3) Cumpliendo con lo aprobado en ruta, aproximación por instrumento, aproximación frustrada, reataque, procedimientos CTA u otras aplicables.	.....….....	.....	.....	.....	….....	.....……..... .....….....
I. Pre-vuelo (antes del vuelo): a) Examen de equipo (oral) la prueba práctica del examen de equipo debe ser estrechamente coordinada y relacionada con, la maniobra en vuelo, pero no puede ser dada durante la maniobra en vuelo.	.....	.....	.....	.....	.....	

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
No obstante 61.21, el solicitante puede ser examinado luego de haber completado un curso de tierra siguiendo un programa de adiestramiento aprobado. Las regulaciones Aéreas siguiendo un curso de adiestramiento que entrega las regulaciones aeronáuticas que apliquen a la aeronave, RAD 121 **El examen de equipo debe cubrir:** 1) Los temas que requieren un conocimiento práctico del avión, su grupo, propulsores, sistemas, los componentes, operacionales y factores de performance; 2) Procedimientos normales, anormales, y de emergencias, así como las limitaciones relacionadas al equipo 3) Las disposiciones apropiadas del manual de vuelo del avión aprobado b) Inspección antes del vuelo **El Piloto debe:** 1) Conducir una inspección visual externa e interna de la aeronave, ubicando cada componente y explicando brevemente el propósito de lo inspeccionado; y						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
2) Demostrar el uso de la lista de comprobación apropiada para la inspección del sistema, verificar los						

procedimientos de encendido de radio y equipo electrónico, seleccionar lo apropiado, establecer el sistema de comunicación y navegación apropiado antes del vuelo, seleccionando las frecuencias principales para el vuelo. Si un ingeniero de vuelo es requerido como miembro de la tripulación para un tipo particular de avión, debe estar actualizado; la inspección visual puede ser obviada y puede ser reemplazada usando una ilustración aprobada donde realmente se vea la ubicación en detalle de los Items a inspeccionar. c) Rodaje Esta maniobra incluye rodaje, navegación y cumplimiento de las instrucciones emitidas por la ATC autoridad competente, controladores de transito aéreo (ATC) d) Verificación del grupo propulsor apropiado al tipo de avión	.....….....	 X	.....	X	…….....	…….....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)

II. Los despegues:						
a) Normal.						
Un despegue normal comienza cuando el avión inicia su carrera sobre la pista en uso.		X				
* b) Instrumento	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cuando se hace un despegue por instrumento en condiciones simuladas o antes de alcanzar una altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.	X					
c) Viento cruzado	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Un despegue con viento cruzado, está condicionado a las condiciones meteorológicas del aeropuerto, a las condiciones de tráfico y a las condiciones de tránsito.	X	.....	.....	.....	.....	.....
*d) Falla de un motor.						
Despegues con fallas simuladas del motor más crítico.	.....	.....	X	.....	.....	.....
1) Durante la maniobra de despegue, después de V_I y antes de V_2, el piloto debe estar alerta para maniobrar conforme a las condiciones y tipo de avión.						
2) Se presentan casos en que la V_1 y V_2 o V_1 y V_R son idénticas;	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3) La velocidad apropiada para aviones no comerciales.	.....		.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)

Categoría de Aviones Para una habilitación adicional en un grupo de aviones que tengan los motores montados en las alas o en la parte posterior del fuselaje, esta maniobra puede efectuarse en un simulador no-visual. e) Aborto **Un despegue abortado es efectuado** en un avión durante un despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable teniendo en cuenta las características, superficie, longitud de la pista, la dirección del viento, velocidad, freno, la energía del calor y cualquier otro factor pertinente, que pueden afectar adversamente la seguridad del avión. **III. Procedimiento por Instrumento:** *a) Área de salida y Área de llegada. Durante cada una de las maniobras, el solicitante debe: 1) Cumplir las instrucciones y autorizaciones simuladas o reales de ATC (incluyendo los radiales asignados); y 2) Usar adecuadamente las ayudas a la navegación disponibles, ya sea área de salida o llegada, pero ambas no pueden ser dispensadas bajo el RAD 61.157 (c).				X X		
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
b) Patrón de espera Esta maniobra incluye entrada, manteniendo y abonando los patrones de espera, podrá ser hecho ya sea en el área de salida o llegada. c) ILS y otras aproximaciones por instrumento:	X			X		X

*1) Por lo menos una aproximación normal ILS	X		X			
*2) Por lo menos una aproximación ILS manualmente controlada con una falla de motor simulada:	…….....	……...	……...	……...	……...	…….....
La falla simulada deberá ocurrir antes de iniciar la aproximación final y deberá continuar hasta completar el aterrizaje o iniciar una ida de largo(go around).						
Sin embargo, la aproximación normal o manualmente controlada deberá ser realizada en vuelo.	X		X			
	…….....	……...	.....	……...	……...	…….....
3) Por lo menos una aproximación de no-precisión, que es representativa y más probable de ser usada.						
4) Demostración de por lo menos una aproximación de no-precisión sobre una radioayuda que no sea especificada, que el aplicante tendrá oportunidad de usarla, sub-inciso (3) de este párrafo 5.1. Si es realizada en un simulador vuelo por Instrumento, los procedimientos deben ser observados por un Inspector	X		X			
	…..….....	……...	……...	……...	……...	…….....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
examinador de la DGAC o un examinador designado, o si el solicitante tiene completado un curso de capacitación aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento para el tipo de avión involucrado, los procedimientos pueden ser observados por un instructor o persona calificada del curso aprobado de entrenamiento. Cada aproximación por instrumento debe realizarse de acuerdo a los procedimientos y limitaciones aprobadas para este aeropuerto. La aproximación por instrumento se inicia cuando el avión está sobre el punto inicial de aproximación del procedimiento usado (o en la aproximación final si es una aproximación GCA) y termina cuando el avión hace contacto con la pista o cuando la ida de largo (go around) haya sido completa. Las condiciones de aproximación por instrumento no deberían ser simuladas bajo 100 pies sobre la elevación de la zona de contacto.	X	.....	.....	.....	X	…….....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
(d) Aproximaciones circulares Por lo menos una aproximación circular debe ser hecha bajo las siguientes						

condiciones: (1) La porción de la aproximación circular a la mínima altura autorizada de circular debe ser bajo condiciones simuladas de instrumento. (2) La aproximación debe hacerse a la altura mínima autorizada de circular seguida por un cambio de rumbo y las necesarias maniobras visuales para mantener la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista de aterrizaje de por lo menos 90 grados desde la aproximación final del curso simulado de la aproximación por instrumento (3) La aproximación circular debe ser realizada sin maniobras excesivas y sin exceder los límites operativos normales de la aeronave, el ángulo de viraje no debe exceder 30 grados de inclinación. Cuando la maniobra se realiza en una aeronave puede obviarse como provisto en 61.157 (c) por condiciones locales más allá del control del piloto se prohíbe la maniobra a ser ejecutada como es requerida.	X ….....	.....				
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
La maniobra de circular no es requerida por empleados de un titular de certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento. El manual prohíbe una aproximación circulando cuando las condiciones meteorológicas están por debajo 1000 pies de techo y 3 millas de visibilidad. *(e) Aproximaciones con ida de largo (Aproximación frustrada).	 X	..... X*	..... X*	.....	…….....	....……....

Cada solicitante deberá realizar por lo menos dos aproximaciones frustradas, y por lo menos una de una aproximación ILS. Un procedimiento de aproximación frustrada debe realizarse por lo menos una vez, a discreción del inspector o examinador designado; una falla de motor simulada podrá ser requerida en cualquiera de las aproximaciones frustradas. Estas maniobras pueden ser realizadas independientemente o en conjunto con otras maniobras requeridas bajo las secciones III o V o el apéndice. Por lo menos una debe ser realizada en vuelo real.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
IV Maniobras de Vuelo:						
*(a) Virajes pronunciados. Por lo menos un viraje pronunciado en cada dirección debe ser realizado. Cada viraje pronunciado debe involucrar un ángulo de viraje de 45 grados con un cambio de rumbo de por lo menos 180 grados pero no más de 360 grados.	X			X		
*(b) Aproximaciones a la entrada en pérdida (stall) El objeto de la aproximación a la pérdida se alcanza cuando se percibe una vibración u otra sensación similar a la entrada inicial de la pérdida.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Debe efectuarse por lo menos 3 aproximaciones a la perdida como sigue: (1) Una deberá ser en configuración de despegue (excepto en aviones que usan 0 grados de flap de	X			X		 .....

configuración de despegue) (2) Una en configuración limpia (3) Una en configuración de aterrizaje a discreción del inspector chequeador o examinador designado por la DGAC, una de las aproximaciones a la pérdida debe ser realizada mientras se realiza un viraje entre 15 a 30 grados de inclinación.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
*(c) Características específicas de vuelo. La recuperación de características especiales de vuelo que son peculiares para ese tipo de avión.				X		
(d) Fallas de motor. Además de los requisitos específicos para maniobras con falla de motor simuladas, el inspector de la DGAC o el chequeador designado o el examinador designado podrán requerir una falla simulada en cualquier momento durante la prueba de vuelo.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
V. Aproximaciones y Aterrizajes A pesar de las autorizaciones para combinar y obviar maniobras, por lo menos tres aterrizajes reales deberán ser hechos. (Uno de ellos con parada completa). Estos aterrizajes deben incluir los tipos enumerados más adelante pero no más de un tipo puede ser combinado como apropiado: (a) aterrizaje normal *(b) aterrizajes empalmados de aproximaciones ILS; excepto si las circunstancias fuera del control del piloto impiden realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra	.....	X	.....	.....	.....	.....

(Inspector) puede aceptar la aproximación hasta un punto en su juicio, un aterrizaje completo pudo haberse realizado						
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
. Además, en un simulador aprobado para la maniobra de aterrizaje de una aproximación ILS, la aproximación podrá continuarse hasta el aterrizaje, dándole crédito por uno de los 3 aterrizajes requeridos por esta sección.	.....	.....	X	.....	.....	.....
(c) Aterrizajes con viento cruzado, si practicable, y otras condiciones meteorológicas, aeropuertos y condiciones de tráfico.	.....	X	.....	.....	.....	.....
*(d) Maniobras con una falla simulada de motor, como se indica a continuación:						
(1) En el caso de un avión de tres motores, la maniobra de aterrizaje con los procedimientos aprobados para la perdida del motor dos (motor central y uno exterior); o	.....	.....	X	.....	.....	.....
(2) En el caso de otro avión multimotor, la maniobra de aterrizaje se puede hacer perdiendo el 50% de los motores disponibles, se puede simular la pérdida de poder en cualquiera de los motores de cualquiera de los lados.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La maniobra no puede ser sustituida si la DGAC determina que en el entrenamiento con dos motores fuera de servicio la maniobra de aterrizaje en el programa de entrenamiento es satisfactoria.						
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones Instrumen-	**En Vuelo**	**Simula-dor**	**Simula-dor**	**Disposi-tivo de**	**Provisio-nes de Dispensa de**

	tales Simuladas		Visual	no Visual	Entrena -miento	61.157 (c)
Si un solicitante desempeña esta maniobra en un simulador visual, él debe, además, repetir la maniobra de aterrizaje simulando la pérdida del motor más crítico. *(e) Excepto lo previsto de la parte (f). Aterrizando bajo condiciones simuladas, circulará haciendo un tráfico normal hasta interceptar la aproximación final, Excepto que las circunstancias fuera de control del piloto impidan realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra (Inspector) puede aceptar la aproximación hasta un punto en que, a su juicio un aterrizaje completo pudo haberse realizado.						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumen-tales Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula -dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena -miento	Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)
La maniobra de circular no es requerida para un piloto empleado por un explotador certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento, si el manual del titular prohíbe circular en condiciones de baja visibilidad por debajo de 1,000 pies.	.....	.....	X	.....	.....	.....

*(f) Una aproximación frustrada incluyendo un procedimiento normal debe efectuarse aproximadamente a 50 pies sobre la pista de aterrizaje y aproximadamente sobre el umbral de pista de aterrizaje. Esta maniobra puede combinarse circulando en condiciones de instrumento o realizando un procedimiento de aproximación frustrada, pero las condiciones de instrumento no pueden ser simuladas más arriba de 100 pies arriba de la pista de aterrizaje. (g) Una aproximación sin el uso de los flaps debe efectuarse en forma a juicio del Inspector y hacer un aterrizaje total en la pista asignada. Esta maniobra no se requiere para un tipo particular de avión si la DGAC ha determinado que la falla del uso de los flaps es extremadamente remota en el sistema designado.	X*	.....	X*	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
En caso de tomar esta determinación, la DGAC decidirá, si las condiciones del tiempo lo permiten el aterrizaje sólo con el uso de los slats y usando el flap parcialmente en la aproximación si es necesaria. (h) Para una habilitación de un monomotor, solamente a menos que el solicitante tenga una licencia de piloto comercial, él debe realizar con exactitud aproximaciones y aterrizajes que incluyen una serie de tres aterrizajes desde una altura de 1,000 pies o menos, con el motor acelerado y un viraje de 180°. El avión debe hacer contacto en la pista en	.....	.....	X*	.....	.....	.....

una actitud normal de aterrizaje más allá y dentro de 200 pies desde una línea designada. Por lo menos un aterrizaje tiene que haberse hecho con un deslizamiento lateral. Aproximaciones de 180° usando dos virajes de 90° con una pierna base recta son preferidas, aunque se acepta aproximaciones circulares. **VI. Los Procedimientos Normales y Anormales** Todo solicitante debe mostrar el uso apropiado de todos los sistemas y los dispositivos enumerados. El inspector de la DGAC o examinador designado verá lo necesario para determinar si la persona examinada tiene un conocimiento práctico del	.....	X	.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
Uso de los sistemas y dispositivos apropiados al tipo de avión designado. (a) Sistemas antihielo y deshielo. (b) Sistema de piloto automático. (c) Sistemas automáticos de asistencia a la aproximación.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Dispositivos de aviso de entrada en pérdida, dispositivos de aumento de estabilidad y dispositivo para evitar la entrada en pérdida.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(e) Dispositivos de radar a bordo. (f) Cualquier dispositivo de otros sistemas disponibles.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(g) Fallas de sistema hidráulico y eléctrico. (h) Fallas de sistema de tren de aterrizaje y flaps.				X		
(i) Fallas de sistema de equipo de navegación o comunicación.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
VII. Los Procedimientos de Emergencia	.....	.....	.....	X	.....	.....

Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia apropiados para cualquier situación de emergencia.	....	....	....	X	....	....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula -dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena -miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
El inspector de la DGAC o examinador designado hará lo necesario para determinar que la persona examinada tenga un conocimiento adecuado y la habilidad para desempeñar tales procedimientos:	.....	.....	.....	X	.....	.....
(a) Incendio en vuelo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(b) Control de humo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(c) Descompresión rápida.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Descenso de emergencia.						
(e) Cualquier otro procedimiento de emergencia que aparezca en el manual de vuelo aprobado, apropiado para el avión.	X			X	.....	
(f) Resolver vuelos en condiciones de Wind Shear (corte viento), tanto en aproximación, aterrizaje visual o por instrumento o después del despegue.						

Apéndice "B" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

A través de los manejos prescritos en éste apéndice, debe ser demostrado un buen criterio con un alto grado de seguridad en la determinación del inspector de la DGAC o el piloto examinador designado que conduce el examen.

Manejos/Procedimientos

Los manejos y procedimientos de este Apéndice deben ser desarrollados de manera que demuestre satisfactoriamente el conocimiento con respecto a:

1) El helicóptero, sus sistemas y componentes;

2) El control apropiado de velocidad aérea, dirección, altitud y la actitud de acuerdo con los procedimientos y limitaciones contenidas en el manual de vuelo aprobado, listas de chequeo, y otro material apropiado para el tipo de aeronaves a rotor; y

3) Cumplimiento de la ruta aprobada; instrumentos de aproximación; aproximación no llevada a cabo; ATC y otros procedimientos aplicables.

I. Pre-vuelo:

a) Examen de equipo (oral).

El equipo del examen debe ser simulado si la porción de maniobras de vuelo no es completada satisfactoriamente dentro de 60 días.

El examen de equipo debe cubrir:

1) Materias que requieren un conocimiento práctico del helicóptero, sus motores, sus componentes, y factores operacionales y de desarrollo;

2) Procedimientos normales, anormales y de emergencia y operaciones y limitaciones relacionadas; y

3) Las provisiones apropiadas del manual de vuelo aprobado del helicóptero.

b) Inspección de pre-vuelo. El piloto deberá:

1) Conducir una inspección visual real del exterior e interior del helicóptero, ubicando cada elemento ítem y explicando brevemente el propósito de la inspección; y

2) Demostrar el uso de las listas de chequeo pre-establecidas; sistemas de control apropiado; procedimientos de inicio; chequeos al equipo de radio y electrónico y la selección de las facilidades y frecuencia apropiadas en navegación y comunicaciones antes del vuelo.

c) Taxeo. El manejo incluye taxeo en el terreno (incluyendo chequeos de desarrollo) y procedimientos de minuta, como sea apropiado, en cumplimiento con las instrucciones emitidas por ATC, el inspector de la DGAC o el piloto examinador designado.

d) Chequeos de motores. Como es apropiado al tipo de helicóptero de acuerdo con el manual de procedimiento de vuelo de rotores.

II. Despegues:

a) Normal. Un despegue normal que empiece con el helicóptero estacionado en posición del despegue.

b) Instrumento. Un despegue en condiciones simuladas de instrumento alcanzando 100 pies, encima de la elevación del aeropuerto.

c) Cruzado. Un despegue cruzado, si es práctico bajo condiciones meteorológicas existentes, condicione aeroportuarias y de tráfico.

d) Falla del motor:

1) Para rotor de un solo motor, un despegue normal con falla de la planta de poder simulada;

2) Para rotor multimotor, un despegue normal con falla simulada en un motor:

i) En una velocidad aérea apropiada que permita el desarrollo del ascenso continuado en vuelo dirigido.

ii) En una velocidad aérea apropiada que sea el 50% de la velocidad normal, si no se ha publicado la velocidad de ascenso para sólo un motor para ese tipo de helicóptero.

e) Abortado. Un despegue normal que sea abortado después de la falla de motor simulada en una velocidad razonable, determinado por las características dadas del helicóptero, longitud y área de aterrizaje, condicione de la superficie, dirección del viento y velocidad y cualesquiera otros factores que pudieran afectar la seguridad adversamente.

III. Procedimientos por Instrumento.

a) Salida y arribo del área. Durante cada uno de los siguientes manejos, el aplicante deberá:

1) Adherirse a las órdenes actuales o simuladas del ATC (incluyendo mantenimientos asignados o radiales); y

2) Uso apropiado de las facilidades de navegación aprovechables.

b) Cumplimiento. Estos manejos incluyen la entrada, mantenimiento y salida de los patrones de cumplimiento.

c) ILS y otras aproximaciones por instrumento. Las aproximaciones por instrumento empiezan cuando el helicóptero está encima de la aproximación inicial preparada para el procedimiento de aproximación a ser usado o cambiado por el controlador final, en caso de supervisión o precisión de aproximación de radar y finaliza cuando el helicóptero termina los contactos y donde la aproximación perdida se completa. Las siguientes aproximaciones deben ser desarrolladas:

1) Al menos una aproximación normal ILS;

2) Para rotor multimotor, al menos una aproximación controlada manualmente, ILS con una falla simulada en una planta de poder. La falla del motor simulada debe ocurrir antes del inicio del curso de la aproximación final y continuar con un contacto a través de la aproximación frustrada;

3) Por lo menos una aproximación de no-precisión que sea representativa, la cual el solicitante puede usar;

4) Al menos una aproximación de no precisión con una radio ayuda de descenso, que no sea un procedimiento de aproximación efectuada bajo el sub-párrafo (3) de este párrafo, que el solicitante puede usar.

d) Aproximación en circulación (circling) debe ser hecha bajo las siguientes condiciones:

1) La porción de una aproximación en circulación a la altitud mínima, autorizada, debe ser hecha bajo condiciones de instrumento simuladas.

2) La aproximación debe ser hecha a la altitud mínima para circular siguiendo un cambio de rumbo (por referencia visual) para mantener la senda de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista al menos a 90° grados del curso de aproximación final de la posición de aproximación por instrumento simulada.

3) La aproximación circular debe ser efectuada sin maniobra brusca y sin excederse de los límites de aproximación normales de rotores, el ángulo de banqueo no debe exceder los 30° grados.

e) Aproximaciones frustradas (mised aproach). Todo solicitante debe efectuar al menos 02 aproximaciones frustradas en un ILS. A discreción del inspector de la DGAC o examinador designado, una falla en motor simulada puede ser requerida durante cualquiera de las aproximaciones frustradas.

Las maniobras deben ser efectuadas, desarrolladas ya sea independientemente o en conjunto a lo requerido bajo la sección III o V de este Apéndice. Al menos una debe ser efectuada en vuelo.

IV. Maniobras de vuelo:

a) Virajes escarpados. Al menos un viraje en cada dirección debe ser efectuado. Todo viraje debe incluir un ángulo de banqueo de 30° grados con un cambio de rumbo de al menos 180° pero no más de 360° grados.

b) Aplicación de poder. Demostrar el conocimiento y recuperación de un vuelo, inminente de descenso crítico/rápido, con poder.

Para el propósito de esta maniobra aplicar el poder al alcanzar un punto perceptivo de vibración u otras indicaciones para la aplicación del poder que hayan sido inducidas.

c) Falla de motor. Además de los requerimientos específicos para maniobras en fallas de motor simuladas, el inspector de la DGAC o el examinador designado puede requerir una falla simulada del motor en cualquier momento durante el examen.

d) Recuperación desde actitudes inusuales

V. Aproximaciones y aterrizajes:

a) Normal. Una aproximación normal a la estación o al terreno debe ser efectuada.

b) Instrumento. Una aproximación o aterrizaje en secuencia desde una aproximación por instrumento ILS.

c) Viento-cruzado. Una aproximación con viento cruzado al terreno si es practicable bajo las condiciones meteorológicas del aeropuerto o de tráfico.

d) Falla de motor. Para un rotor multimotor, maniobrar un aterrizaje con falla simulada de un motor.

e) Aborto. Aterrizaje abortado incluyendo un procedimiento de aproximación frustrada en aproximadamente 50 pies sobre la pista. Esta maniobra puede ser combinada con procedimientos de aproximación frustrada o instrumento, pero las condiciones por instrumento no necesitan ser simuladas debajo de los cien pies encima de la pista o área de aterrizaje.

f) Aterrizajes autorrotación. Los aterrizajes autorrotación en un helicóptero de un solo motor. El solicitante puede ser requerido para que cumpla al menos una aproximación autorrotativa y aterrizaje desde cualquier fase de vuelo como lo haya solicitado el inspector de la DGAC o examinador designado.

VI. Procedimientos normales y anormales:

Todo solicitante debe demostrar el uso apropiado de los sistemas y equipos tal como figuran en el listado inferior, conforme el inspector de la DGAC o examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que el solicitante tiene conocimiento práctico del uso de los sistemas y equipos apropiados al tipo de helicóptero.

a) Sistemas de antihielo y deshielo.

b) Piloto automático u otros equipos de estabilización.

c) Aparatos de radar.

d) Sistemas de fallas o mal funcionamiento hidráulicos y eléctricos.

e) Fallas o mal funcionamiento de los engranajes del tren de aterrizaje.

f) Falla del equipo de navegación o comunicaciones.

g) Cualquier otro sistema apropiado al helicóptero, como se ha descrito en el manual de vuelo de helicóptero.

VII. Procedimientos de emergencia:

Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia y situaciones apropiadas de emergencia, nombrados en la lista inferior, conforme el inspector de la DGAC o examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que el solicitante tiene conocimiento adecuado y la habilidad para desarrollar tales procedimientos:

a) Control de fuego o humo en vuelo.

b) Ditching (acuatizaje).

c) Evacuación.

d) Equipo de operación de emergencia.

e) Descenso de emergencia.

f) Cualquier otro procedimiento de emergencia descrito en el manual de vuelo de helicópteros.

RAD 63

- LICENCIAS DE TRIPULANTES DE VUELO EXCEPTO PILOTOS.

ÍNDICE

Sección "A" – Generalidades.

63.1	Aplicabilidad.
63.2	Convalidación de licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.
63.3	Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.
63.5	Disminución de la aptitud psicofísica
63.7	Solicitud y expedición de licencia.
63.9	Delito que involucran alcohol o drogas.
63.9 (a)	Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar resultados de la prueba.
63.9 (b)	Negativa a someterse a una prueba de droga.
63.11	Duración de las licencias.
63.13	Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia o certificado médico por pérdida o destrucción.
63.15	Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.
63.17	Pruebas escritas: Plagio u otra conducta no autorizada.
63.19	Operaciones durante una deficiencia física.
63.20	Solicitud, certificados, historiales, informes y registros; falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.
63.21	Cambio de dirección.

Sección "B" – Mecánico de Abordo

63.31	Requisitos del solicitante: Generalidades.
63.33	Habilitación por tipo de aeronave.
63.35	Requisitos de conocimientos.
63.37	Requisitos en experiencia aeronáutica.
63.39	Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.
63.41	Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.

63.42 Convalidación de la licencia de mecánico de abordo emitida en base a una licencia de mecánico de abordo extrajera.
63.43 Requisitos de cursos de capacitación para mecánico de abordo.

Sección "C" – Tripulantes de Cabina (TC)

63.63 Requisitos para Tripulantes de Cabina (TC).
63.65 Requisitos de conocimientos.
63.67 Requisitos de experiencia.
63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.
63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.
63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.
63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.
63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.
63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante de cabina.
63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante de cabina.
63.81 Habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes de cabina.
63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante de cabina.
63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

Apéndices del RAD 63

Apéndice "A" - Requisitos de Curso de Capacitación para Mecánico de Abordo.

Apéndice "B"- Requisitos del Curso de Capacitación Inicial para Tripulantes de Cabina (TC).

Sección "A" - Generalidades

63.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos que se deben cumplir para obtener las licencias y habilitaciones para los tripulantes de vuelo que no son pilotos, las condiciones en que esas licencias y habilitaciones son otorgadas, los privilegios y limitaciones de estas licencias y habilitaciones en la República Dominicana, para el personal aeronáutico que se especifica a continuación:

a) Tripulante de Vuelo no Piloto:

- Mecánico de Abordo
- Tripulante de Cabina

63.2 Convalidación de licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.

A ninguna persona que no sea ciudadano dominicano, ni extranjero residente, se le aceptará convalidar una licencia bajo este RAD, excepto cuando, por falta de tripulantes dominicanos habilitados en el equipo y por un lapso de tiempo no mayor a (12) meses calendarios, si la DGAC considera que la licencia ha convalidar es necesaria para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana.

63.3 Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.

a) Ninguna persona puede actuar como tripulante de vuelo de una aeronave civil registrada en la República Dominicana, a menos que tenga en su poder una licencia vigente y con habilitaciones apropiadas emitidas bajo este RAD y un certificado médico emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses procedentes.

b) Cuando una aeronave de matrícula dominicana opere dentro del territorio de un país extranjero, se puede usar una licencia vigente emitida por el país en que la aeronave está operando, con la constancia del certificado médico para esa habilitación.

c) Cualquier persona titular de una licencia de tripulante de vuelo o un certificado médico, deberá presentar uno o ambos documentos para realizar la inspección a solicitud de la DGAC, un inspector autorizado.

63.5 Disminución de la aptitud psicofísica. Cuando los titulares de las licencia mecánico de abordo y navegante hayan cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de 12 meses especificado para las licencias se reducirá a seis (6) meses.

63.7 Solicitud y expedición de licencia.

a) Una persona para obtener una licencia con habilitación adicional, expedida bajo este RAD, deberá hacerlo de la manera prescrita por la DGAC.

b) El solicitante que cumpla con los requisitos de este RAD, está apto para obtener la licencia y habilitaciones apropiadas para su categoría.

c) La persona cuya licencia de vuelo sea suspendida, no puede solicitar ninguna habilitación para ser agregada a su licencia durante el período de suspensión.

d) A menos que la orden de revocación mencione alguna discrepancia clara, una persona cuya licencia de vuelo se ha cancelado, no podrá solicitar el mismo tipo de licencia por espacio de (12) meses después de la fecha de cancelación.

63.9 Delitos que involucran alcohol o drogas.

a) Toda sentencia condenatoria que ha intervenido con motivo de la comisión de delito y la violación a las leyes dominicanas y a los tratados internacionales, donde se determine que el

titular de una licencia emitida bajo este RAD, ha participado en actividades ligadas al uso, tráfico, posesión, cultivo de drogas, narcóticos, marihuana, estupefacientes, así como en la exportación e importación de sustancias controladas, lavado de dinero y otras actividades conexas son causa suficiente para:

1) Proceder a la suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD, dependiendo a la magnitud de la falta.

2) En éste caso el interesado podrá optar por la expedición de una nueva licencia de tripulante de vuelo, después que, la DGAC haya comprobado que éste ha cumplido con la pena que le fue impuesta; para ello se deberán depositar todos los documentos que sirvan como medio de prueba.

b) La ejecución de un acto prohibido por el RAD 91.17 ó 91.19 son causa suficiente para:

1) El rechazo a la solicitud de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD, por un período de (12) meses después de la fecha de la sentencia condenatoria;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.9 (a) Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar los resultados de la prueba.

El negarse a someterse a una prueba que indique el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando ésta le sea solicitada por la DGAC, según este Reglamento, o la negativa de proporcionar a autorizar la entrega de los resultados de la prueba, son causa suficiente para:

1) No acoger una solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta (12) meses después de la fecha de ese rechazo;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.9 (b) Negativa a someterse a una prueba de droga.

a) Esta sección se aplica a:

1) Los empleados que desempeñen una de las funciones enumerada en el Apéndice "I" o "J" del RAD 121 directamente o por contrato del titular de un certificado de explotador emitido bajo el RAD 121 ó 135 como lo define el RAD 135.1.

b) La negativa del titular de una licencia emitida bajo este RAD de someterse a una prueba de droga especificada en el Apéndice "I" del RAD 121 o la requerida bajo el Apéndice "J" del RAD 121, es causa suficiente para:

1) No acoger una solicitud para cualquier licencia o la habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta un (1) año después de la fecha de este rechazo; y/o

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.11 Duración de las licencias.

a) Una licencia o habilitación emitida bajo este RAD es efectiva hasta que el titular de ésta la entregue de forma voluntaria, o sea suspendida o cancelada.

b) Cualquier licencia emitida bajo este RAD deja de ser efectiva si se suspende o es cancelada. El titular de cualquier licencia emitida bajo este RAD que se suspenda o cancele, por solicitud de la DGAC, la devolverá a la DGCA.

63.13 Cambio de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.

a) *Cambio de nombre o apellido.* La solicitud para cambio de nombre o apellido en una licencia emitida bajo este RAD debe estar acompañada de lo siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Copia de la Sentencia dictada por el Tribunal competente que autoriza el cambio de nombre o apellido;

4) Decreto que autoriza el cambio de nombre, si corresponde;

5) Copia de la nueva Cedula de Identidad Electoral con tentativa del cambio.

6) Acta de nacimiento debidamente legalizada, luego de haber cumplido con todo el procedimiento de cambio de nombre o apellido de conformidad con las disposiciones legales vigentes, a cuyo efecto deberá aportarse la documentación requerida.

7) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

8) Formulario de la DGAC debidamente completado.

b) *Inclusión o eliminación de apellido de la mujer casada.* La solicitud para la inclusión del apellido de casada (en el caso de la mujer) o para la eliminación del mismo por parte del titular de la licencia, deberá estar acompañada de la siguiente documentación:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Acta de matrimonio o de divorcio o documentos equivalentes según aplique. Dichos documentos serán devueltos al solicitante una vez la DGAC verifique la validez de los mismos.

4) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

5) Formulario de la DGAC debidamente completado

c) *Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.* Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse de la manera siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia destruida o extraviada, dirección permanente, número de cédula de identidad, y en caso de disponerse, cualquier información con respecto a número, habilitaciones y fecha de emisión de esta licencia. Dicha solicitud deberá ser acompañada de fotocopia de la cédula de identidad del solicitante;

2) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

3) Formulario de la DGAC debidamente completado.

e) *Duplicado de certificado médico por destrucción o pérdida.* La solicitud para el duplicado de un certificado médico perdido o destruido debe hacerse por escrito a la Autoridad de Aviación Civil.

f) La persona cuya licencia o certificado médico expedidos bajo este reglamento, o ambos, se hayan extraviados, puede obtener una constancia de la DGAC confirmando que los mismos fueron expedidos.

g) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por la DGAC, servirá como una licencia provisional por un período no mayor de (60) días, pendientes a la

emisión del recibo del duplicado expedido bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o revocada.

63.15 Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.

a) Los exámenes prescritos bajo este Reglamento serán dados solamente por la DGAC, en su oficina principal.

b) La nota mínima aprobatoria es 70 por ciento para toda prueba.

c) Las pruebas escritas tendrán una duración de 04 horas.

63.17 Pruebas escritas: plagio u otra conducta no autorizada.

Copiar respuestas e incurrir en otra conducta no autorizada:

a) Excepto lo autorizado por la DGAC, ninguna persona puede:

1) Copiar, reproducir o apropiarse con intención dolosa de una prueba escrita;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de la prueba;

3) Dar o recibir ayuda durante la prueba de cualquier persona, durante el rendimiento del examen;

4) Realizar la prueba o cualquier parte de ella en sustitución de otra persona;

5) Utilizar cualquier material o ayuda durante el período y desarrollo de la prueba; o

6) Intencionalmente causar, ayudar o participar en cualquier acto prohibido por este párrafo.

7) Está autorizado el uso de un computador electrónico.

b) Ninguna persona que comete un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección será elegible para optar por una licencia de tripulante de vuelo bajo este Reglamento, por el período de (1) año después de la fecha de la comisión de dicho acto. Además, la comisión de cualquier acción incorrecta es causa para suspender o revocar cualquier licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.19 Operaciones durante una deficiencia física.

Ninguna persona puede servir como tripulante de vuelo durante un período conocido de deficiencia física o aumento de tal deficiencia, que lo incapacite para poder cumplir los requisitos físicos exigidos para la validez y vigencia de su certificado médico.

63.20 Solicitud, certificados, historiales, informes y registros; falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.

a) Ninguna persona puede:

1) Suministrar intencionalmente declaraciones falsas en una solicitud para obtener una licencia o habilitación;

2) Asentar intencionalmente declaraciones falsas en un libro de vuelo (log book), registro (record), historial o informe que requiere ser archivado, hecho o usado, para mostrar que se ha cumplido con cualquier requisito para poder optar por alguna licencia o habilitación;

3) Realizar cualquier reproducción dolosa de una licencia o habilitación; o

4) Realizar cualquier alteración de una licencia o habilitación;

b) La comisión de un acto prohibido por cualquier persona, de lo prescrito bajo el párrafo (a) de esta sección es una razón suficiente para suspender o cancelar una licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.21 Cambio de dirección.

Dentro de los (30) días después de cualquier cambio en su dirección permanente, el titular de una licencia deberá notificar por escrito a la DGAC su nueva dirección.

Sección "B" – Mecánico de Abordo

63.31 Requisitos del solicitante: Generalidades.

Para ser elegible o seleccionado para una licencia de mecánico de abordo, deberá cumplirse con los siguientes requisitos:

a) Ser dominicano o residente legal

b) Tener cumplidos los 18 años de edad;

c) Haber cursado satisfactoriamente en por lo menos:

1) Reglamento y disposiciones que rigen las operaciones de las aeronaves;

2) Principios relativos al funcionamiento de las aeronaves;

3) Performance y planificación de los vuelos;

4) Procedimientos operacionales;

5) Principios de vuelo;

6) Procedimientos normales y anormales; y

7) Procedimientos de emergencia.

d) Poseer por lo menos un certificado médico primera Clase emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses de la fecha de solicitud; y

e) Cumplir con los requisitos de esta sección que se apliquen a la habilitación que él solicita.

63.33 Habilitación por tipo de aeronave.

a) La clasificación del tipo de aeronave para ser presentada en la licencia de mecánico de abordo es:

1) Motores recíprocos;

2) Turbohélices; y

3) Turbojet.

b) Para ser elegible en una clasificación de un tipo de aeronave adicional a la que figura en su licencia de mecánico de abordo, el solicitante deberá aprobar el examen escrito, apropiado al tipo de avión para el cual solicita clasificarse.

1) Aprobar el vuelo de examen para ese tipo de aeronave; o

2) Completar satisfactoriamente un programa aprobado de adiestramiento de mecánico de abordo que sea apropiado al tipo adicional en que desea clasificar.

63.35 Requisitos de conocimientos.

a) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo, debe pasar un examen escrito sobre lo siguiente:

1) Las normas de éste Reglamento que se aplican a los deberes de un mecánico de abordo;

2) La teoría y aerodinámica de vuelo;

3) Meteorología básica con respecto a las operaciones del motor;

4) Cálculos de peso y balance.

b) El solicitante para la expedición original o una habilitación adicional de tipo de mecánico de abordo debe pasar una prueba escrita para el avión para el cual se está calificando, en lo siguiente:

1) Prevuelo;

2) Equipo de avión;

3) Sistemas del avión;

4) Procedimiento de carga del avión;

5) Procedimientos del avión y operaciones del motor con respecto a las limitaciones;

6) procedimientos operativos normales y coordinación de funciones de la tripulación;

7) Procedimientos de emergencia;

8) Cálculos matemáticos de performance y consumo de combustible.

c) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo debe haber pasado el examen escrito requerido por los párrafos (a) y (b) de esta sección, dentro del período máximo de los (90) días calendario anterior al mes en que tome la prueba de vuelo. Pasada esta fecha, el solicitante deberá tomar un nuevo examen escrito antes de inicial las pruebas de vuelo.

63.37 Requisitos en experiencia aeronáutica.

a) Excepto que esté especificado de otra manera aquí, el tiempo de vuelo para satisfacer los requisitos aeronáuticos de experiencia del párrafo (b) de esta sección debe haber sido obtenido en un avión:

1) Sobre el cual un mecánico de abordo es requerido por este Reglamento; o

2) Que tenga por lo menos tres motores con una potencia de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno, o el equivalente en motores de turbina.

b) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo con una habilitación de tipo, debe presentar para esa habilitación evidencia satisfactoria de uno de los siguientes requisitos:

1) Por lo menos 3 años de experiencia práctica diversificada en el mantenimiento de aeronaves, motor de aeronaves (en los que por lo menos estuvo 1 año en mantenimiento de aeronaves multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en motores de turbina), y por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

2) Estar graduado de un curso de capacitación aeronáutica especializada de por lo menos 2 años de duración en mantenimientos de aeronave y motor (en los que por lo menos 6 meses calendarios los cumplió en el mantenimiento de aeronaves multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en el motor de turbina) y por lo menos 5 años de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

3) Poseer un titulo en ingeniería mecánica, eléctrica o aeronáutica de una universidad reconocida o escuela de ingeniería; y por lo menos 6 meses calendario de experiencia práctica en mantener aeronaves multimotores con por lo menos 800 caballos de fuerzas cada uno o el equivalente en motores de motor de turbina, y por lo menos de vuelo de entrenamiento en las tareas de mecánico de abordo;

4) Por lo menos una licencia de piloto comercial con habilitación de instrumento y por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

5) Por lo menos 200 horas de vuelo en un avión categoría de transporte como piloto al mando o copiloto desempeñando las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando;

6) Por lo menos 100 horas de tiempo de vuelo como mecánico de abordo;

7) La terminación exitosa de un curso aprobado de instrucción teórica y en vuelo, tal como lo proporcionado en el Apéndice A de este RAD, dentro de 90 días antes de que él aplique.

63.39 Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.

a) El solicitante de una licencia de mecánico de abordo con una habilitación de Tipo debe pasar un examen práctico sobre las funciones de mecánico de abordo en la clase de avión para

el cual solicita. La prueba puede darse únicamente en el avión especificado en 63.37 (a).

b) El solicitante debe:

1) Mostrar que él puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos de inspección de pre-vuelo, servicios, arranque, pre-despegue y pos-aterrizaje;

2) En vuelo, debe mostrar que puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos y deberes normales relacionados al avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuese necesarios);

3) Acreditar en vuelo, en un simulador de vuelo o en un dispositivo sintético de entrenamiento para ingeniero de vuelo aprobado, que puede desempeñar satisfactoriamente procedimientos y deberes de emergencia y reconocer y tomar las acciones apropiadas para desperfectos del avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuesen necesarios).

63.41 Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.

El solicitante para una licencia de mecánico de abordo que no aprueba un examen escrito o la prueba de simulador o práctica para esa licencia, puede solicitar una repetición de la prueba:

a) 30 días después de la fecha en que fue desaprobado; o

b) Después de que ha recibido la instrucción o práctica adicional (entrenador sintético de vuelo o entrenamiento teórico o cualquier combinación de estos) que sea necesaria, según la consideración de la DGAC o del instructor del solicitante (si la DGAC ha autorizado que él reciba instrucción adicional) con el fin de preparar al solicitante para un nuevo examen.

63.42 Convalidación de la licencia de mecánico de abordo emitida en base a una licencia de mecánico de abordo extranjera.

a) Licencias emitidas:

1) El titular de una licencia extranjera de mecánico de abordo vigente emitida por un Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que cumpla los requisitos de esta sección, puede obtener una licencia de mecánico de abordo para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana;

2) Toda licencia de mecánico de abordo emitida bajo esta sección, especifica el número y el Estado extranjero de emisión de la licencia de mecánico de abordo sobre la que se basa;

3) Si el titular de la licencia no puede hablar o leer y escribir el idioma español, la DGAC puede poner una limitación en la licencia que considere necesaria para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

b) Certificación y normas médicas:

1) El solicitante debe demostrar que cumple con la vigencia y normas médicas requeridas para otorgársele la licencia extranjera de mecánico de abordo expedida bajo esta sección;

2) El certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento será una evidencia de que el solicitante reúne aquellas normas o exigencias;

3) Sin embargo, un certificado médico emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento no es evidencia de que el solicitante cumple esas normas fuera de la República Dominicana, a menos que el estado emisor de la licencia de mecánico de abordo referida también acepte que el certificado médico es una evidencia de la aptitud física del solicitante para proceder a expedir la licencia de mecánico de abordo extranjero.

c) Habilitaciones emitidas:

1) La habilitación de clase de aeronave especificada en la licencia extranjera de mecánico de abordo del solicitante, cualquier otra emitida a él después de aprobarse bajo los requisitos de este RAD se consignará en la licencia de mecánico de abordo del solicitante;

2) Al solicitante sin una habilitación de clase de aeronave en su licencia de mecánico de abordo extranjera se le puede emitir un tipo de habilitación si demuestra que está vigente y cumple los requisitos para ejercer los privilegios de su licencia de mecánico de abordo extranjera sobre esa clase de aeronave.

d) Privilegios y limitaciones:

1) El titular de una licencia de mecánico de abordo emitida bajo esta sección puede actuar como mecánico de abordo de una aeronave civil matriculada en la República Dominicana sujeto a las limitaciones de este RAD y a cualquier otra limitación adicional colocada en su licencia por la DGAC;

2) El estará sujeto a estas limitaciones mientras esté actuando como mecánico de abordo de la aeronave dentro o fuera de la República Dominicana. Sin embargo, no podrá actuar como mecánico de abordo o en alguna otra categoría como tripulante de vuelo, en una aeronave civil de registro dominicana para llevar personas o propiedades a cambio de retribución, compensación o algún otro beneficio.

e) Renovación de las licencias y habilitaciones:

1) El titular de una licencia emitida bajo esta sección puede tener esa licencia y las habilitaciones puestas en ella, renovadas; si en el momento de la solicitud para la renovación, la licencia extranjera de mecánico de abordo sobre la que se basa esa licencia está vigente;

2) La solicitud para la renovación de la licencia y habilitaciones, deben hacerse antes de la expiración de la misma.

63.43 Requisitos de cursos de capacitación para mecánico de abordo.

a) Para obtener la aprobación de la DGAC de un curso de mecánico de abordo, el centro de instrucción debe remitir una carta a la DGAC solicitando su aprobación; deberá presentar además, tres copias del desarrollo y resumen de todo curso, una descripción de las instalaciones y equipos y una lista de los instructores y sus calificaciones.

b) Los requisitos mínimos para obtener aprobación de un curso de mecánico de abordo están especificados en el Apéndice A de este RAD.

Sección "C" – Tripulantes de Cabina (TC)

63.63 Requisitos para Tripulantes de Cabina (TC)

El o la solicitante de una licencia de tripulante de cabina deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Tener cumplidos los 18 años de edad;

b) Ser dominicano o residente legal;

c) Conocimientos, experiencia, pericia;

d) Poseer un certificado medico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67.3 (2);

e) Inglés básico.

63.65 Requisitos de conocimientos.

El solicitante demostrará a la DGAC lo siguiente:

a) Haber terminado satisfactoriamente el 4to año de educación media:

b) Conocimiento de los principios generales de las siguientes materias aeronáuticas:

1) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

2) Organismos Internacionales de Aviación Civil;

3) Meteorología Básica;

4) Aerodinámica Básica;

5) Principios de Medicina Aeroespacial;

6) Relaciones Humanas;

7) Inglés técnico de equipos de emergencia;

8) Primeros auxilios.

c) Conocimiento de Manual General de Operaciones (MGO) del explotador en las siguientes materias aeronáuticas.

1) Deberes y responsabilidades del Tripulante de Cabina;

2) La autoridad del piloto al mando;

2) Política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas;

4) Política de prevención de accidentes y procedimientos generales en caso de accidente;

5) Seguridad: pasajeros y equipajes. Disposiciones relativas a interferencia ilícita de aeronaves;

6) Documentación utilizada por el tripulante de cabina.

d) Conocimientos de los procedimientos del explotador para todo tipo de aeronave:

1) Primeros auxilios: de acuerdo a equipos disponible;

2) Procedimientos de emergencia;

3) Procedimientos de evacuación;

4) Coordinación de las tripulantes;

5) Familiarización con el equipo que operará;

6) Equipos de emergencia a utilizarse en la aeronave que operará según 121.417;

7) Uso del sistema y medios de comunicación con los pasajeros y entre tripulantes;

8) Uso apropiado del equipo eléctrico y luces de la cabina de pasajeros;

9) Curso teórico de supervivencia en mar y en selva;

10) Amaraje (ditching).

63.67 Requisitos de experiencia.

Demostrará que posee la siguiente experiencia:

a) Haber aprobado satisfactoriamente un curso inicial teórico y práctico en tierra, sobre todas las materias establecidas en 63.65 de esta sección, en una empresa de servicio aéreo y/o en un centro de instrucción debidamente reconocido por la DGAC. El curso en mención tendrá una duración no menor de 25 días ni mayor de 60 días.

b) Deberá haber completado una instrucción mínima en vuelo de 20 horas bajo la supervisión de un supervisor de vuelo. Ambos, estudiantes e instructor, deberán ser programados en adición a la tripulación de cabina titular mínima durante la operación.

c) Para efectos de realizar la instrucción en vuelo, el solicitante deberá estar provisto de una licencia provisional expedida por la DGAC por un período de 60 días, prorrogables por 30 días más.

d) Al finalizar su instrucción de vuelo, el instructor de vuelo otorgará el visto bueno para su evaluación final con la DGAC.

63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.

El solicitante de una licencia de tripulante de cabina deberá aprobar un examen teórico en la DGAC y un examen práctico ante el inspector de la DGAC.

63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.

a) Para ser habilitado en un nuevo tipo de aeronave, el titular de una licencia vigente de tripulante de cabina de a bordo deberá demostrar conocimientos en los puntos establecidos en 63.65 (d) de este RAD.

b) Para esto, deberá haber aprobado satisfactoriamente un curso de transición en tierra del tipo de aeronave en la que se habilitará, debidamente reconocido por la DGAC, en una empresa de servicios aéreos o en un centro de instrucción autorizado.

c) Deberá haber completado un mínimo de 5 horas de instrucción de vuelo, incluyendo 5 despegue y aterrizajes en el equipo en el que se habilitará, bajo la dirección de un supervisor de vuelo programado en adición a la tripulación mínima operacional.

63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.

Para ser habilitado como supervisor de vuelo, el titular de una licencia de tripulante auxiliar de a bordo deberá demostrar ante la DGAC lo siguiente:

a) Tener una licencia de tripulante de cabina (TC) vigente;

b) Tener por lo menos 1,500 horas de vuelo;

c) No haber sido sancionado por infracciones a la seguridad.

63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.

Además de las atribuciones propias de su licencia, el supervisor de vuelo tendrá las siguientes:

a) Ser responsable de la cabina de pasajeros bajo la dirección del capitán o copiloto al mando;

b) Cuidar que los miembros de la tripulación de cabina programada se encuentren en posesión de su licencia vigente y certificado medico;

c) Asegurar el desempeño eficiente de los tripulantes de cabina en sus funciones, particularmente en lo que concierne al cumplimiento de las normas de seguridad establecidas en la legislación aeronáutica.

63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.

Para la renovación de la habilitación de supervisor de vuelo de tripulante de cabina requiere haber ejecutado no menos de 100 horas en los 12 meses precedentes a su renovación.

63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante de cabina.

El solicitante para el otorgamiento de una habilitación de instructor de vuelo de tripulante de cabina, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Haber cumplido los 21 años de edad.

b) Demostrará a la DGAC sus conocimientos sobre:

1) Técnicas de instrucción teórica y práctica;

2) Evaluación del progreso de los estudiantes en las asignaturas respectivas;

3) Elementos de enseñanza;

4) Principios pedagógicos;

5) Preparación de programas de instrucción;

6) Utilización de ayudas pedagógicas;

7) Análisis y corrección de los errores de los estudiantes;

8) Técnicas de evaluación.

63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante de cabina.

a) Ser titular de una licencia de tripulante de cabina vigente;

b) Estar habilitado en el equipo en que ha de impartirse instrucción;

c) Tener no menos de 1,500 horas de vuelo como Tripulante de cabina;

d) Tener no menos de 100 horas de vuelo en el equipo en que ha de impartirse instrucción.

63.81 Habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes de cabina.

El solicitante deberá haber aprobado un examen escrito en la DGAC, sobre conocimientos técnicos y funciones de un instructor, así como fundamentos de enseñanza, y aprobar un examen práctico en tierra y en vuelo antes inspector de la DGAC, durante la cual demostrará su idoneidad para impartir instrucción.

63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante de cabina.

a) El titular de la habilitación de instructor de cabina, puede impartir instrucción inicial,

de transición y de refrescamiento en tierra y en vuelo a titulares y/o aspirantes a licencia o habilitaciones de tripulantes.

b) El titular de una habilitación de instructor de cabina, no puede realizar las tareas de un instructor a menos que dentro de los 24 meses procedentes

1) Se haya desempeñado por lo menos tres meses como instructor de tripulante de cabina y haya entrenado a no menos de 10 estudiantes en el curso de refrescamiento;
2) Haya aprobado una prueba de evaluación y actualización que acredite que el solicitante reúne los estándares requeridos en este RAD;

3) En el caso de no cumplir el requisito del párrafo (b)(1) de este RAD, será necesario aprobar un curso teórico y práctico de refrescamiento para instructor.

63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

El solicitante de una licencia de tripulante de cabina o de una habilitación que hubiera sido reprobada en un examen escrito o la prueba práctica, puede rendir una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha en que fue reprobado.

b) Si fue reprobado en el examen teórico, tiene que presentar un certificado de una instrucción adicional en tierra firmada por un instructor habilitado.

c) Si fue reprobado en la prueba práctica, tiene que presentar un certificado de la instrucción en vuelo adicional, firmada por un instructor habilitado.

RAD 65

- LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACION DE VUELO.

INDICE

Sección "A" – Generalidades.

65.1 Aplicabilidad.
65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.
65.5 Disminución de la aptitud psicofísica.
65.11 Solicitud y expedición.

65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.
65.15 Duración de la licencia.
65.16 Cambio de nombre o apellido, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.
65.17 Pruebas: Procedimientos generales.
65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.
65.19 Repetición de pruebas.
65.20 Solicitudes, Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación, reproducción o alteración.
65.21 Cambio de dirección.
65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.
65.33 Requisitos generales de elegibilidad.
65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.
65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.
65.38 Expedición Simultánea de dos Habilitaciones de Controlador (a) Tránsito Aéreo.
65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.
65.41 Validez de las habilitaciones.
65.43 Desempeño de labores.
65.44 Uso de drogas prohibidas.
65.45 Mal uso del alcohol.
65.47 Máximo de horas.
65.49 Reglas de operación general.
65.50 Requisitos de vigencia.

Sección "C" – Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.
65.55 Requisitos de conocimientos.
65.57 Requisitos de experiencia.
65.59 Pericia.
65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente de Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos.
65.61 Cursos para certificación de Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos. Contenido mínimo de horas.
65.63 Atribuciones de la licencia y condiciones que deben observar para ejercerla.

Sección "D" – Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).
65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.
65.73 Habilitaciones.
65.75 Requisitos de conocimientos.
65.77 Requisitos de experiencia.
65.79 Requisitos de habilidades.
65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.
65.81 Privilegios y limitaciones generales.
65.85 Habilitaciones de aeronave; Privilegios adicionales.
65.86 Habilitaciones de motor; Privilegios adicionales.
65.89 Exhibición de la licencia

Sección "E" - Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.
65.601 Requisitos mínimos.
65.603 Experiencia.
65.605 Pericia.
65.607 Requisitos Psicofísicos.
65.609 Validez de la habilitación.

Apéndice del RAD 65

Apéndice "A" - Cursos para Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos.

Sección "A" - Generalidades

65.1 Aplicabilidad.

Este Reglamento prescribe los requisitos para la expedición de las siguientes licencias y sus habilitaciones asociadas, y las reglas generales de operación para los titulares de esas licencias y sus habilitaciones:

1) Controlador de Tránsito Aéreo;
2) Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos;
3) Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves;
4) Operador de Estación Aeronautica;

65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.

No se emitirá licencia o convalidación bajo la sección "D", de este Reglamento en el país, a ninguna persona que no sea ciudadano dominicano o ciudadano extranjero residente, a menos que la DGAC lo encuentre necesario para la operación o aeronavegabilidad continuada de una aeronave civil registrada con matrícula dominicana, siempre y cuando reúna los requisitos que se prescriben para su obtención.

65.5 Disminución de la aptitud psicofísica. Cuando el titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo haya cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de veinticuatro (24) meses especificado para la licencia se reducirá a doce (12) meses.

65.11 Solicitud y expedición.

a) La solicitud para una licencia y la habilitación de clase apropiada, o para una habilitación adicional, bajo este RAD, debe ser hecha de la forma y manera establecida por la DGAC. Cualquier persona que no sea ciudadano dominicano o residente legal que solicite cualquier licencia o habilitación, deberá observar los procedimientos establecido por la DGAC.

b) El solicitante que cumpla los requisitos de este RAD, tiene el derecho de obtener una licencia y habilitación apropiada.

c) A menos que la DGAC lo autorice, la persona que posea cualquiera de la licencia citadas en 65.1 y que haya sido suspendido no podrá ejercer ningún trabajo para la cual esté habilitado durante el tiempo que dure la suspensión.

d) A menos que en la orden de cancelación o suspensión señale otra cosa:

1) La persona cuya licencia o habilitación es cancelada no podrá solicitar la misma clase de licencia o habilitación hasta un año posterior a la cancelación;

2) La persona cuya licencia o habilitación de mecánico, técnico de mantenimiento, inspector de mantenimiento o reparador aeronáutico es cancelada, no podrá solicitar ninguna de estas licencias o habilitaciones hasta un año posterior a la cancelación.

65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.

a) El dictamen de una sentencia de culpabilidad por violación a las leyes de la República Dominicana, relacionado con el cultivo, procesamiento, venta, posesión, transporte, importación o exportación ilegal de narcóticos, drogas, marihuana, depresivos o drogas estimulantes o sustancias controladas es motivo de:

1) El rechazo a cualquier solicitud de una licencia o habilitación emitida baja este RAD por un período de por lo menos un (1) año después del cumplimiento de la condena;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

b) La comisión de un acto prohibido por 91.19 (a) de este Reglamento es causa de:

1) Rechazo de una solicitud para cualquier licencia o habilitación expedida bajo este RAD por un período de por lo menos 1 año después de la fecha de cometido el acto;

2) Suspensión de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

65.15 Duración de la licencia.

a) Una licencia emitida bajo este RAD mantiene su vigencia hasta que ésta sea entregada, suspendida o cancelada. La vigencia se encuentra condicionada al vencimiento del certificado de aptitud psicofísica el cual tiene una duración de dos (2) años.

b) A menos que sea entregada, suspendida o revocada una licencia de reparador es válida hasta que el titular es relevado de las obligaciones para las cuales el titular fue empleado y certificado.

c) El titular de una licencia o de una habilitación emitida bajo este RAD que es suspendido, o cancelado o que no se extendió su validez, deberá devolverla a la DGAC.

65.16 Cambio de nombre, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.

a) Una solicitud para cambio de nombre y/o apellido en una licencia emitida bajo este Reglamento, deberá estar acompañada por el acta de nacimiento, orden de una corte u otro documento que verifique el cambio. Estos documentos son retornados al solicitante después de ser inspeccionados.

b) La solicitud para el reemplazo de una licencia por pérdida o destrucción deberá ser tramitada mediante una solicitud dirigida a la DGAC. Esta solicitud deberá:

1) Contener el nombre de la persona a quien la licencia le fue emitida, dirección postal permanente, número de cédula de identidad y electoral, fecha de nacimiento y toda información referente al tipo de habilitación, número y fecha de emisión de la licencia; y

2) Cumplir con los requisitos de pago establecidos por la DGAC, para este fin;

4) Una fotografía 2 x 2 de frente.

c) Una solicitud para el reemplazo de una certificación de aptitud psicofísica por pérdida o destrucción deberá ser dirigida a la DGAC, cumplir los requisitos del pago correspondiente y adjuntar las razones que motivan esta solicitud.

d) La persona a la cual una habilitación o un certificado médico o ambas, le fue emitida bajo este Reglamento y han sido perdidas, pueden solicitar ante la DGAC, una constancia de que estas certificaciones le han sido emitidas con anterioridad. Está constancia deberá ser portada por el interesado por un período que no excederá de 30 días, mientras reciba un duplicado de certificado bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que él haya sido notificado que sus certificado médico ha sido revocado o anulado. La solicitud de requisito deberá ser hecha en la forma establecida en (b) o (c) de esta sección.

65.17 Pruebas: Procedimientos generales.

a) Las pruebas establecidas por o, bajo este Reglamento serán fijadas en las fechas, lugares y por la persona designada por la DGAC.

b) El grado de evaluación mínimo para la aprobación de toda prueba es 70 por ciento.

65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.

a) Excepto que esté autorizado por la DGAC, ninguna persona puede:

1) Copiar, o intencionalmente sustraer una prueba escrita, bajo este RAD;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de esa prueba;

3) Dar ayuda en esta prueba o recibir de alguna persona durante el período que está siendo realizada;

4) Tomar ninguna parte de esa prueba en beneficio de otra persona;

5) Usar cualquier material o ayuda durante el período que esta prueba está siendo realizada;

6) Intencionalmente causar, asistir o participar en cualquier acto prohibido en este párrafo.

b) Ninguna persona comprometida en un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección, tiene derecho de obtener una licencia o habilitación de instructor bajo este RAD, por el período de 1 año después de la fecha de ese acto. En suma, la comisión de dicho acto es motivo de suspensión o cancelación de cualquier licencia, o habilitación en posesión de esta(s) persona(s).

65.19 Repetición de pruebas.

Un solicitante para una licencia y habilitación o habilitaciones adicionales, que haya sido reprobado en sus pruebas escritas, orales o prácticas puede solicitar una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha que el solicitante ha sido reprobado; o

b) Antes de que los 30 días hayan expirado, si el solicitante presenta un documento firmado por una persona titular de la licencia y habilitaciones que el solicitante desea, certificando que le ha impartido al solicitante instrucción adicional al solicitante y que él considera al solicitante capacitado para una repetición de las pruebas.

65.20 Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación, reproducción o alteración.

a) Ninguna persona puede hacer o causar que se haga:

1) Declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para una licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Anotaciones fraudulentas o intencionalmente falsas en los libros de vuelo, registros (records) o reportes que es necesario mantener, hacer o ser usados, para cumplir con los requisitos de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD.

b) La comisión de cualquier acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección por cualquier persona, es una razón para suspender o inhabilitar a todo titular de una licencia o habilitación emitida por la DGAC.

65.21 Cambio de dirección.

Dentro de los 30 días después de cualquier cambio de dirección permanente el titular de una licencia emitida bajo este RAD deberá notificar a la DGAC, indicando por escrito su nueva dirección.

65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

a) Esta sección se aplica a toda persona que efectúa una de las funciones listadas en el párrafo siguiente para un explotador, o transportador aéreo, o DGAC:

1) Instructores de vuelo o teórico (Se incluyen los instructores CTA);
2) Encargados de Operaciones de Vuelo / Despachadores de vuelo;
3) Personal de mantenimiento;
4) Controladores(as) de tránsito aéreo;

b) La negativa del titular de una licencia, emitida bajo este RAD, para ser sometido a una prueba de drogas y/o alcohol especificada en este Reglamento, cuando sea requerido por el empleador o autoridades competentes en circunstancias especificadas, es causa para:

1) El rechazo de la solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período mínimo de (1) año después de la fecha de la negativa; y

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.

Nadie puede actuar como controlador(a) de tránsito aéreo en una dependencia de control de tránsito aéreo de aeronaves civiles, a menos que:

a) Sea titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con, por lo menos, una de las habilitaciones otorgadas bajo esta sección;

b) Toda persona que cumpla funciones de controlador(a) de tránsito aéreo, deberá poseer, al menos un certificado médico Clase III otorgado bajo el RAD 67.3 (3)

c) Las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo serán las siguientes:

1) Habilitación de control de aeródromo;

2) Habilitación de control de aproximación;

3) Habilitación de control radar de aproximación;

4) Habilitación de control radar de presión para la aproximación;

5) Habilitación de control de área; y

6) Habilitación de control radar de área;

65.33 Requisitos generales de elegibilidad.

Para ser elegible a una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo se requiere:

a) El (la) solicitante habrá cumplido 21 años;

b) Hablar correctamente los idiomas español e ingles, de tal manera que no se tenga impedimento que pueda afectar adversamente a las radiocomunicaciones;

c) Cumplir con 65.35;

d) Certificación de haber completado satisfactoriamente la educación a nivel de bachillerato.

65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.

a) El (la) solicitante de la licencia de controlador de tránsito aéreo: Habrá demostrado un nivel de conocimientos que corresponda al (a la) titular de una licencia de controlador (a) de tránsito aéreo, como mínimo en los temas siguientes:

1) **Derecho Aéreo:** Disposiciones y reglamentos pertinentes al (a la) controlador (a) de tránsito aéreo;

2) **Equipo de control de tránsito aéreo:** Principios, utilización y limitaciones del equipo que se emplee en el control de tránsito aéreo.

3) **Procedimientos operacionales:** Procedimientos de control de tránsito aéreo, comunicaciones, radiotelefonía y fraseología (de rutina, no de rutina y de emergencia); utilización de los documentos aeronáutico pertinentes; métodos de seguridad relacionados con los vuelos.

4) **Navegación:** Los principios de navegación aéreo, los principios, limitaciones y precisión de los sistema de navegación aérea y ayudas visuales;

5) **Meteorología Aeronáutica:** Utilización y evaluación de la documentación e información meteorológicas; origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría.

6) **Conocimientos generales:** Principios de vuelos, principios relativos de la operación y funcionamiento de las aeronaves, los grupos motores y los sistemas, la performance de aeronaves en lo que afecte las operaciones de control de tránsito aéreo.

7) **Actuación humana:** Actuación humana correspondiente al control de transito aéreo.

b) **Experiencias:** El solicitante habrá completado un curso impartido por la DGAC o por un Centro de instrucción reconocido por la OACI y como mínimo tres meses de servicio satisfactorio dedicado al control efectivo del tránsito aéreo bajo la supervisión de

un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a) para proporcionar entrenamiento en el trabajo y haber sido certificado por el supervisor de turno correspondiente. Los requisitos de experiencia especificados para las habilitaciones de controlador(a) de tránsito en 65.37 podrán acreditarse como parte de la experiencia que se especifica en este párrafo.

65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.

Los aspirantes a una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo deberán cumplir con lo siguiente:

1) **Conocimientos.**- El (la) solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas siguientes, en la medida que afecten a su esfera de responsabilidad:

a) Habilitación de control de aeródromo:

1) Disposición general del aeródromo, características físicas y ayudas visuales;

2) Estructura y clasificación del espacio aéreo;

3) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

4) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

5) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

6) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

7) Características del tránsito aéreo;

8) Fenómenos meteorológicos;

9) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

b) Habilitación de control de aproximación y de control de área:

1) Estructura del espacio aéreo;

2) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

3) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

4) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

5) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

6) Características del tránsito aéreo;

7) Fenómenos meteorológicos;

8) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

c) **Habilitaciones de radar de aproximación, de radar de aproximación de precisión y de control radar de área:** El (la) solicitante reunirá los requisitos que se especifican en b) en la medida que afecten en la esfera de responsabilidad; además, habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo a los temas adicionales siguientes:

1) Principios, utilización y limitaciones del radar, otros sistemas de vigilancia y equipo conexo; y

2) Procedimientos para proporcionar como proceda servicios de aproximación, de aproximación de precisión o de control radar de área, comprendidos los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno.

2) **Experiencia.-** El (la) solicitante:

a) Habrá completado satisfactoriamente un curso impartido por la d. DGA C, o por un Centro de instrucción de Aviación Civil reconocido por OACI; y

b) Habrá prestado satisfactoriamente, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a), en un plazo de seis (6) meses inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud, para optar por:

1) **Habilitación de control de aeródromo**: Servicio de control de aeródromo durante un período no inferior a 90 horas o a un mes, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación;

2) **Habilitación de control de aproximación, radar de aproximación, de área o de radar de área:** El servicio de control cuya habilitación se desee, durante un período no inferior a 180 horas o a 3 meses, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación; y

3) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** No menos de 200 aproximaciones de precisión, de las cuales no más de 100 se hayan realizado en simulador radar aprobado para ese fin por la DGAC no menos de 50 de esas aproximaciones de precisión se

habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación; y

c) Si las atribuciones de la habilitación para control radar de aproximación incluyen las aproximaciones con radar de vigilancia, la experiencia incluirá como mínimo 25 aproximaciones con indicador panorámico (PPI) con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicita la habilitación, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) radar de aproximación debidamente habilitado(a).

C) **Pericia.**- Habrá demostrado, a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de control seguro, ordenado y expedito.

65.38 Expedición simultánea de dos habilitaciones de controlador (a) de tránsito aéreo:

Cuando se soliciten simultáneamente dos habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo, la autoridad otorgadora de licencias determinará los requisitos pertinentes basándose en los requisitos de cada habilitación. Estos requisitos no serán inferiores a los de la habilitación de mayor exigencia.

65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Con sujeción a los requisitos establecidos en 65.15 y 65.41, las atribuciones del (de la) titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación serán:

a) **Habilitación de control de aeródromo:** Proporcionar o supervisar como se proporciona el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el cual el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

b) **Habilitación del control de aproximación:** Proporcionar o supervisar como se proporciona el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;

c) **Habilitación de control radar de aproximación:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control radar de aproximación con radares u otros sistemas de vigilancia en el aeródromo o aeródromos para los que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación. Con sujeción al

cumplimiento de las disposiciones de 65.37 B. (c), las atribuciones incluirán el desempeño de funciones en aproximaciones con radar de vigilancia;

d) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio radar de precisión para la aproximación en el aeródromo para el que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

e) **Habilitación de control de área:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área dentro del área de control o parte de la misma para la que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

f) **Habilitación de control radar de área:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área con radar, dentro del área de control o parte de la misma para la que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a).

65.41 Validez de las habilitaciones.

La habilitación perderá su validez cuando el (la) controlador(a) de tránsito aéreo haya dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere durante seis (06) meses o más, tratándose de habilitaciones de control de aeródromo, control de aproximación y control de área, o durante tres (03) meses o más, tratándose de habilitaciones de control radar de aproximación, control radar de precisión para la aproximación y control radar de área. La habilitación seguirá sin validez mientras la DGAC no haya comprobado nuevamente la aptitud del (de la) controlador(a) para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.

Con la finalidad de mantener vigente su (s) habilitación (es), el (la) controlador (a) de tránsito aéreo deberá demostrar que ha cumplido con el ejercicio de sus atribuciones, por lo menos, durante 30 horas al mes en los últimos dos (2) meses y contar con la calificación satisfactoria de un instructor de entrenamiento en el trabajo.

En el caso de que el (la) controlador (a) haga uso de sus vacaciones, permisos o comisión de servicio, que no le permitan mantenerse en el uso de sus atribuciones por espacio máximo de dos (02) meses, bastará con la calificación del supervisor para mantener la vigencia de su(s) habilitación (es).

65.43 Desempeño de labores.

a) Un (a) controlador(a) de tránsito aéreo debe desempeñar sus funciones de acuerdo a las limitaciones de su habilitación, y a los procedimientos y prácticas prescritas en los manuales previstos para la seguridad, orden y fluidez del tránsito aéreo.

b) Un (a) controlador(a) habilitado para el control de aeródromo puede ocupar cualquier posición operativa en la torre de control a la que está habilitado, sin embargo no

puede emitir autorizaciones de vuelo por instrumento (IFR) sin la autorización del control de aproximación o área.

c) Un(a) controlador(a) que no posea una habilitación correspondiente a una determinada posición de control, puede actuar en esa posición bajo la supervisión de un controlador(a) que posea la habilitación respectiva para dicha posición.

d) Un controlador(a) de tránsito aéreo no deberá impartir instrucción en un ambiente operacional, a menos que la DGAC lo autorice expresamente, otorgándole la designación de instructor para entrenamiento en el trabajo.

e) La DGAC no puede a sabiendas emplear a cualquier persona, ni cualquier persona puede trabajar para los Servicios de Transito Aéreo, ya sea en forma directa o por contrato, para que cumpla cualquier función de Control de Transito Aéreo, si la persona tiene un resultado positivo en la prueba de droga o se ha negado a someterse a esa prueba.

f) La DGAC no puede utilizar a ningún contratista para que efectúe cualquier función de Control de Transito Aéreo, a menos que la DGAC ponga a prueba a cada empleado para tal función.

65.44 Uso de drogas prohibidas.

a) Ninguna persona podrá ejercer como controlador de tránsito aéreo mientras esa persona esté bajo los efectos de estupefacientes, drogas o alcohol.

65.45 Mal uso del alcohol.

1) Este RAD se aplica a empleados que efectúan servicio de control de tránsito aéreo en una Dependencia de Control de Transito Aéreo.

2) **Concentración de alcohol.** Ningún controlador de Tránsito Aéreo deberá reportarse a servicio o permanecer en servicios durante el desempeño de sus funciones "mientras ha tomado alcohol en una concentración de 0.04% ó más". Ningún superior que tenga conocimiento de que un controlador(a) ha consumido o muestre evidencia de haber consumido alcohol, deberá permitir que ese controlador efectúe o continúe efectuando las funciones de Control de Transito Aéreo.

3) **Empleo de alcohol en el servicio:** Ningún controlador deberá ingerir alcohol mientras efectúa sus funciones, ningún superior que tenga conocimientos de que el controlador está ingiriendo alcohol mientras efectué las funciones a su cargo deberá permitir que el controlador continúe efectuando dichas funciones.

4) **Uso de alcohol antes del trabajo**. Ningún controlador deberá efectuar servicio de Control de Transito Aéreo dentro de las 8 horas de haber ingerido alcohol. Ningún superior

que tenga conocimiento de que tal empleado ha estado ingiriendo alcohol dentro de las 24 horas deberá permitir al empleado que efectúe o continúe efectuando dicho servicio.

5) **Uso de alcohol a continuación de un accidente:** Ningún empleado, que tenga conocimiento de un accidente que involucró un avión para el cual él haya efectuado la función de seguridad próximo al momento del accidente, deberá ingerir alcohol durante las siguientes ocho (8) horas después del accidente, a menos que se le haya practicado una prueba post accidente, o el encargado haya determinado que la actuación del empleado no pudo haber contribuido al accidente.

6) **Rehusarse a someterse a la prueba de alcohol solicitada:** Ningún controlador deberá rehusar a someterse a una prueba al azar de alcohol o a una prueba post accidente. Ningún encargado deberá permitir que un empleado que se niega a someterse a tal prueba efectúe o continúe con las funciones a su cargo.

65.47 Máximo de horas.

Excepto en caso de emergencia, los Controladores de Tránsito Aéreo para todas las dependencias estarán sujetos al régimen de turnos y limites de horas de servicio establecidos en el Reglamento de Deberes y Funciones del Personal de Control de Tránsito Aéreo.

65.49 Reglas de operación general.

a) Todo controlador de tránsito aéreo debe ser portador de su respectivo certificado médico vigente en el momento del desempeño de sus funciones.

b) Toda persona que posee una licencia de controlador de tránsito aéreo deberá tenerla disponible cuando efectúa sus tareas en una dependencia de control de tránsito aéreo, y deberá presentar su licencia y su certificado médico para inspección, a pedido de la DGAC.

c) Un controlador de tránsito aéreo no podrá desempeñar sus funciones durante cualquier período de deficiencia física, que lo haga incapaz de reunir los requisitos físicos para su certificado médico vigente. Sin embargo, si la deficiencia es temporal, él puede efectuar servicios que no sean afectados por tal deficiencia siempre que otro controlador titular de una licencia y habilitado esté presente en el servicio.

d) Un controlador de tránsito aéreo titular de una licencia no puede desempeñar sus funciones con un equipo que haya sido encontrado inadecuado.

e) El titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo o un solicitante de ella deberá someterse a cualquier prueba que establezca la DGAC y colaborar absolutamente con la realización e implementación de dicha prueba.

65.50 Requisitos de vigencia.

La licencia es un documento de carácter definitivo, sin embargo el ejercicio de las funciones que la misma faculta, queda en suspenso en los casos en que:

a) Su titular permanezca inactivo de la función aeronáutica, un tiempo mayor que el establecido para cada caso;

b) Se interrumpa o caduque la validez de la aptitud psicofísica;

c) El programa de entrenamiento permanente o refrescamiento no haya sido cumplido por el titular;

d) Su titular haya sido inhabilitado temporal o definitivamente para la función de Controlador de Tránsito Aéreo que se trate, por infracciones cometidas a las disposiciones legales y reglamentarias en vigencia;

e) Cuando se encuentre en un proceso de evaluación de su capacidad operativa, cuando así lo disponga la DGAC.

Sección "C" – Encargado de Operaciones de Vuelo / Despachador de Vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.

El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo deberá reunir los siguientes requisitos:

Edad.- El (la) solicitante habrá cumplido 21 años.

65.55 Requisitos de conocimientos.-

1) Demostrará ante la DGAC un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de operaciones de vuelo le confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) **Derecho aéreo.** Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo; los métodos y procedimientos apropiados a los servicios de transito aéreo;

b) **Idioma.** Debe hablar, escribir y entender el idioma español y por lo menos leer el idioma técnico inglés, o tendrá una limitación escrita en su licencia;

c) **Conocimiento general de las aeronaves**:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos;

2) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores;

3) Una lista de equipo mínimo.

d) **Cálculo de la performance y procedimientos de planificación de vuelo:**

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance y las características de vuelo de la aeronave; cálculos de carga y centrado.

2) Planificación de operaciones de vuelo, calculo de consumo de combustible y autonomía de vuelo; procedimientos de selección de aeropuertos de alternativa; control de vuelos de crucero en ruta, vuelos a grandes distancias;

3) Preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los servicios de transito aéreo.

4) Principios básicos de los sistemas de planificación

e) **Actuación humana**. Pertinente a las funciones de Encargado de Operaciones de Vuelo / Despachador de Vuelo;

f) **Meteorología:**

1) Meteorología aeronáutica: el desplazamiento de los sistemas de presión; la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

2) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma, tales como AIP, NOTAM.

g) **Navegación:** Los fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular al vuelo por instrumento.

h) **Procedimientos operacionales**

1) La utilización de documentos aeronáuticos;

2) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;

3) Los procedimientos relativos a accidentes e incidentes de aeronaves; los procedimientos de vuelo para emergencias;

4) Los procedimientos relativos a la interferencia ilícita y el sabotaje contra aeronaves.

i) **Principios de vuelo.** Los principios de vuelo relativos a la categoría correspondiente de aeronave; y

h) **Radiocomunicaciones:** Los procedimientos para comunicarse con las aeronaves y estaciones terrestres pertinentes.

2) El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo debe pasar una prueba escrita en:

a) Las regulaciones que se aplican a las obligaciones de un encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo;

b) El sistema general de recolección y divulgación de los informes del tiempo;

c) Interpretación de los reportes del tiempo en aviación incluyendo la observación y los símbolos que se prescriben en el AIP;

d) Los fundamentos de la meteorología que se aplican particularmente a las operaciones aéreas:

i) Mapas de los vientos de superficie y altura, características generales de las masas de aire, sistema frontal incluyendo sus símbolos y nomenclatura;

ii) Forma de las nubes y su importancia, y

iii) Formación de hielo, turbulencias, tormentas, niebla a bajas alturas, vientos de altura, patrón de presión de vuelo, la influencia en las condiciones meteorológicas en tierra y principios generales de los pronósticos y su análisis.

e) Principios de navegación aérea particularmente respecto a la operación instrumental y procedimientos.

f) Facilidades de comunicación y procedimientos.

g) Facilidades a la navegación aérea y procedimientos.

h) Procedimientos del control de tráfico aéreo.

3) Un informe de la prueba es enviado al solicitante. La nota aprobatoria es evidencia, por un período de veinticuatro (24) meses después de la fecha de haber rendido la prueba, de que el solicitante ha cumplido con este requisito.

65.57 Requisitos de experiencia.

El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo debe presentar documentación y evidencia que satisfaga a la DGAC, de que él tiene la experiencia prescrita en todos los párrafos que siguen.

El solicitante habrá adquirido experiencia en los siguientes campos:

a) Un total de dos (2) años de servicio en una de las funciones especificadas en el 1) a 3) inclusive, o en una combinación cualquiera de las mismas, siempre que en los casos de experiencia combinada, la duración del servicio en cualesquiera de esas funciones no sea inferior a un año:

   1) Miembro de la tripulación en transporte aéreo; o

   2) Meteorólogo en un organismo dedicado a despacho de aeronaves de transporte; o

   3) Radio operador en transporte aéreo; o

   4) Controlador de tránsito aéreo; o supervisor técnico de encargados de operaciones de vuelo o de sistema de operaciones de vuelo de transporte aéreo; o bien,

b) Ayudante en actividades de despacho de vuelos de transporte aéreo, durante un año como mínimo; o bien

c) Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

d) Habrá prestado servicio bajo la supervisión de un encargado de operaciones de vuelo durante noventa (90) días como mínimo, en el período de seis (6) meses que preceda inmediatamente a su solicitud.

65.59 Pericia.

Habrá demostrado que es apto para:

a) Efectuar un análisis operacionalmente aceptable de las condiciones atmosféricas reinante valiéndose de una serie de mapas y partes meteorológicas diarios; proporcionar un informe operacionalmente valido sobre las condiciones meteorológicas prevalecientes en las inmediaciones de una ruta aérea determinada;

pronosticar las tendencias meteorológicas que afecten al transporte aéreo, especialmente en relación con los aeródromos de destino y de alternativa

b) Determinar la trayectoria de vuelo óptima correspondiente a un tramo determinado, y elaborar en forma manual o por computadora, planes de vuelo precisos;

c) Proporcionar la supervisión operacional y la asistencia necesaria a los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, reales o simuladas, apropiada a las obligaciones del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo.

65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente del encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo.

a) La licencia del encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo se renovará cada dos (2) años y para tal efecto deberá presentar a la DGAC el correspondiente certificado médico Clase III.

b) Deberá haberse dedicado a las actividades propias de su licencia por lo menos tres (3) meses durante los últimos doce (12) meses. En caso que no se cumpla con este último requisito, será necesario pasar por una prueba escrita y práctica correspondiente.

c) Deberá hacer un curso y una evaluación de refrescamiento cada 2 años.

65.61 Cursos para certificación de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo. Contenido y mínimo de horas.

a) Un curso de encargado de operaciones de vuelo / despachador aprobado para obtención de la licencia debe:

1) Proveer instrucción en las áreas de conocimiento y tópicos enlistados en el apéndice A de este RAD;

2) Incluye un mínimo de 200 horas de instrucción.

b) Un solicitante de aprobación de un curso de encargado de operaciones de vuelo/despachador de aeronaves debe someter un sílabo que describa los principales tópicos y subtópicos a ser cubiertos y el número de horas propuestas para cada uno.

c) Títulos de temas adicionales del curso para encargado de operaciones de vuelo/despachador de aeronave pueden ser incluidos, sin embargo las horas propuestas para cualquier tópico no enlistado en el Apéndice A de este RAD debe ser en adición al mínimo de 200 horas de curso requerido en párrafo (a) de esta sección.

d) Para el propósito del cumplimiento de un curso aprobado, un estudiante puede sustituir una experiencia previa o un entrenamiento para la porción del mínimo de 200 horas de entrenamiento. El operador del curso determinará el número de horas acreditables basado en la evaluación de experiencia o entrenamiento para determinar si es comparable a porciones del currículo del curso aprobado. Las horas acreditadas, incluyendo el total de horas y la base para ello, debe ser puesta en el record del estudiante requerido por el 65.70(a) de este RAD.

65.63 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, será prestar servicios en calidad de tal, con responsabilidad respecto a toda área para la cual el solicitante satisfaga los requisitos estipulados.

Sección "D" – Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).

a) Para obtener una licencia de mecánico de mantenimiento, una persona debe:

1) Ser mayor de 18 años de edad.

2) Estar apto para hablar, leer y escribir el idioma español.

3) Haber cumplido todas las pruebas prescritas según 65.75 y 65.79 dentro de un período de doce (12) meses; y demostrar tener conocimientos de inglés técnico básico.

4) Cumplir con las partes de este Reglamento que se ajusten a las habilitaciones deseadas.

5) Deberá haber completado satisfactoriamente el examen médico Clase III según el RAD 71.3 (3)

b) El mecánico que posea una licencia y que solicite una habilitación adicional deberá dentro de un período de seis (6) meses, aprobar las pruebas prescritas por 65.75 y 65.79 para la habilitación adicional solicitada y demostrar experiencia práctica mínima de dos (2) años en la habilitación adicional solicitada.

65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.

1) Para la renovación de la licencia de mecánico de mantenimiento, será necesario presentar cada veinticuatro (24) meses ante la DGAC lo siguiente:

   i) Constancia laboral que indique dedicación a las actividades propias de su licencia los doce (12) meses precedentes a su solicitud de renovación;

   ii) Aprobar las evaluaciones teóricas y prácticas que la DGAC determine, según 65.75 y 65.79 de este RAD.

2) Ningún titular de una licencia de mecánico expedida bajo este RAD, podrá ejercer los privilegios de su licencia a menos que pueda demostrar que:

   i) Que ha ejercido, las funciones de mecánico y sus habilitaciones; por lo menos seis (6) meses; o

   ii) Supervisado otros mecánicos o ha supervisado en capacidad ejecutiva el mantenimiento, alteraciones de aeronaves o una combinación de éstas.

65.73 Habilitaciones.

a) Las siguientes habilitaciones son emitidas bajo esta sección:

   1) Estructura.

   2) Grupo Motor.

   3) Estructura y Grupo Motor

65.75 Requisitos de conocimientos.

a) Todo solicitante para una licencia o habilitación para mecánico, debe reunir los requisitos de experiencia aplicables de 65.77.

b) Deberá conocer las regulaciones aplicables de los RAD 21,43, 65 y 91.

c) Deberá aprobar un examen escrito que comprenda montaje, funcionamiento, inspección, así como principios de construcción de las actividades que se indican:

   1) Aeronaves en su totalidad;

   2) Estructuras metálicas y afines;

3) Sistemas motopropulsores y accesorios;

4) Aviónica.

d) El solicitante debe aprobar toda sección de la prueba con una nota mínima de 75%, antes de solicitar las pruebas orales y prácticas prescritas por 65.79.

65.77 Requisitos de experiencia.

Todo solicitante de una licencia de técnico mantenimiento de aeronaves y sus habilitaciones debe presentar un certificado de graduación o certificado de término en una escuela técnica de mantenimiento de aviación certificada o evidencia documentaria que satisfaga a la DGAC de:

a) Por lo menos cuatros (4) años de asistente de mecánico de aviones, motores y/o aviónica, o dos (2) años de instrucción reconocida.

b) Demostrar conocimiento básico de inglés técnico.

65.79 Requisitos de habilidades.

Todo solicitante de una licencia o habilitación debe aprobar un examen oral y práctico sobre la habilitación que solicita.

Las pruebas cubren las destrezas del solicitante en la ejecución practica de los temas evaluados en la prueba escrita.

65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.

Siempre que una escuela técnica de mantenimiento de aviación, certificada bajo los requisitos de la DGAC, demuestre que cualquiera de sus estudiantes ha alcanzado niveles satisfactorios en la escuela y está preparado para efectuar las pruebas orales y prácticas prescritos en 65.79, el estudiante puede tomar estas pruebas durante la parte final de su entrenamiento en el currículum aprobado, antes que él reúna los requisitos de experiencia aplicables de 65.77 y antes de que él apruebe cada sección de las pruebas escritas señaladas por 65.75.

65.81 Privilegios y limitaciones generales.

a) Un mecánico con licencia puede efectuar o supervisar el mantenimiento, mantenimiento preventivo de una aeronave o accesorio, o una parte de ello, para el cual está habilitado, (excluyendo reparaciones mayores, alteraciones mayores de hélice y cualquier reparación o alteración de instrumento) y puede efectuar trabajos adicionales de acuerdo con: 65.85, 65.86 a) y 65.86 b). Sin embargo, él no puede supervisar ningún mantenimiento o alteración de cualquier aeronave o accesorio o parte de ello para el cual él está habilitado, a menos que él haya efectuado el trabajo concerniente con anterioridad. Si

él no ha efectuado este trabajo antes, él puede mostrar su habilidad para hacerlo, ejecutándolo ante un inspector de la DGAC o bajo la directa supervisión de un inspector con licencia y apropiadamente habilitado o un reparador aeronáutico debidamente calificado, el cual ha tenido experiencia previa en la operación específica a supervisar.

b) Un mecánico con licencia no puede ejercer los privilegios de esta licencia y sus habilitaciones, a menos que conozca y comprenda las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y los manuales para el mantenimiento o reparación específica a realizar.

65.85 Habilitaciones de aeronave; privilegios adicionales.

Un mecánico con licencia y habilitación de aeronave puede aprobar y retornar al servicio una aeronave o cualquier dispositivo o parte relacionada con la misma, después que se ha efectuado la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 de este Reglamento en la aeronave, o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

65.86 Habilitaciones de motor; privilegios adicionales.

a) Un mecánico con licencia habilitado en motores puede aprobar y retornar al servicio un motor o hélice o cualquier parte relacionada o dispositivo, después que se ha efectuado, la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 en el motor, hélice o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

b) El poseedor de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves con habilitación estructura y grupo motor, puede liberar para servicio una aeronave después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones y/o reparaciones.

65.89 Exhibición de la licencia.

Toda persona que posea una licencia de mecánico, mantendrá este documento consigo o dentro del área inmediata donde él ejerce los privilegios de la licencia, y los presentará a requisito de un inspector autorizado de la DGAC o un representante de la Junta Investigadora de Accidentes.

Sección "E"- Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.

Se les otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI u otro curso aeronáutico, impartido por la DGAC, o de un centro de instrucción reconocido por la OACI.

65.601 Requisitos mínimos.

Se les otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica o aquellas personas que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/O2l de la OACI u otro curso aeronáutico equivalente impartido por la DGAC, o de un centro de instrucción reconocido por la OACI, además de cumplir los siguientes requisitos:

a) **Edad:** los aspirantes a una licencia para Operador de Estación Aeronáutica habrán cumplido 18 años.

b) **Conocimientos:** los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica, habrán de poseer y demostrar a la DGAC sus conocimientos sobre:

i) Los niveles de conocimientos de los idiomas español e inglés requeridos para desarrollar las funciones propias de Operador de Estación Aeronáutica, los cuales deberán hablar y escribir sin impedimentos que puedan afectar la comunicación con el usuario.

ii) Servicios de transito aéreo que se proporcionan dentro del espacio aéreo de República Dominicana.

iii) Las funciones específicas de una Estación Aeronáutica, sus métodos, sistemas y métodos de trabajo, las relaciones y enlaces con los servicios internacionales, gubernamentales, con las áreas aeronáuticas especializadas de la organización y servicios afines.

iv) Recopilación, preparación y divulgación de la documentación integrada de Información Aeronáutica (AIP), Suplementos AIP, Enmiendas AIP, AIC, NOTAM, Resumen NOTAM, PIB.), las partes correspondientes del RAD 91.

v) Conocimientos sobre la documentación OACI para la prestación de los Servicio de Información Aeronáutica, tales como:

A.- Anexo 15 al Convenio de Chicago, sobre los Servicio de Información Aeronáutica.

B.- Documento 8126, Manual de los Servicios de Información Aeronáutica.

C.- Anexo 4 al Convenio de Chicago, sobre Cartas Aeronáuticas.

D.- Documento 8697, Manual de Cartas Aeronáuticas.

E.- Documento 8400, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea: abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)

F.- Cualquier otra documentación relacionada con los Servicios de Información Aeronáutica (AIS).

G.- Procedimientos Operacionales:

1) Procedimientos radiotelefónicos, fraseología aeronáutica, red de telecomunicaciones;

2) Disposiciones y reglamentos aplicables al (a la) operador(a) de Estación Aeronáutica.

3) Equipo de telecomunicaciones: Principios, utilización y limitaciones del equipo de telecomunicaciones en una Estación Aeronáutica.

65.603 Experiencia.

a) Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI, u otro curso aeronáutico impartido por la DGAC que ésta considere equivalente. Además habrá prestado servicios satisfactorios durante 3 meses como mínimo, a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a); o

b) En el período de doce (12) meses que preceda inmediatamente a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a), durante 6 meses como mínimo.

c) El personal que no haya cumplido satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI u otro curso aeronáutico impartido por la DGAC y que se encuentre prestando sus servicios en una Estación Aeronáutica habrá de cumplir con los requisitos para optar por dicho curso.

d) El personal que no haya realizado el curso AIS/021, habrá de haber laborado por más de cinco (5) años en una Estación Aeronáutica y haber demostrado experiencia e idoneidad probada, para ser evaluado por la DGAC para la obtención de una licencia de Operador(a) de Estación Aeronáutica.

65.605 Pericia.

Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán de demostrar a la DGAC, un nivel apropiado a las atribuciones que se le confiere, la habilidad, el discernimiento y la actuación que se precisan para cumplir eficientemente sus responsabilidades y demostrar competencia respecto a:

a) El manejo del equipo de telecomunicaciones que se utilice; y

b) La transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos de manera eficaz y precisa.

65.607 Requisitos Psicofisicos.

El dictamen médico para los aspirantes a una licencia de Operador (a) de Estación Aeronáutica, se basará en los siguientes requisitos de aptitud psicofísica; se exigirá que los aspirantes a esta licencia estén exentos de:

a) Cualquier deformidad congénita o adquirida que afecte el desarrollo de las funciones a realizar;

b) Cualquier incapacidad, activa o latente, aguda o crónica;

c) Cualquier herida, lesión' o secuela de alguna intervención quirúrgica que sea capaz de causar una deficiencia funcional que pueda afectar el buen desempeño de sus funciones; y

d) Cualquier historia clínica diagnosticada o comprobada que según dictamen médico acreditado, le impida ejercer en forma segura las atribuciones de. la licencia AIS, o la habilitación solicitada a la misma, con relación a lo siguiente:

1. - Psicosis

2.- Alcoholismo

3.- Drogadicción y Fármaco - dependencia

4.- Desórdenes de la personalidad particularmente lo suficientemente graves como para verse manifestado repentinamente mediante acciones evidentes; y

5.- Anomalía mental o neurosis

e) Certificado Medico Clase III.

65.609 Validez de la habilitación.

La licencia de operador (a) de estación aeronáutica tendrá una validez de 24 meses. Para la revalidación se deberá aprobar un examen teórico AIS/02 1 de la OACI o cualquier otro examen de un curso aeronáutico impartido por DGAC, con un aprovechamiento mínimo de 70 % de acuerdo a los requisitos de 65.17 (B).

De no obtener el porcentaje mínimo de 70%, habrá de someterse a otra prueba dentro de un máximo de 30 días la cual habrá de ser aprobada con un 80%.

La licencia de Operador (a) de Estación Aeronáutica perderá su validez cuando éste no la haya revalidado en un periodo superior a un año después de la fecha de vencimiento del mismo.

Apéndice "A" - Cursos para Encargados de Operaciones de Vuelos/Despachadores de Vuelos

A) Plan general del curso de entrenamiento.

No es necesario que el plan general de estudios del curso, tenga los títulos de las materias dispuestos exactamente como lo están en el siguiente ejemplo. Cualquier disposición de títulos y subtítulos será satisfactoria, si se toma en cuenta que todas las materias nominadas en esta sección, están incluidas. Toda materia general del plan de estudios, deberá ser desglosada, en detalle, para mostrar los items que se cubrirán. Materias adicionales, especialmente aquellas que no estén íntimamente asociadas con el entrenamiento de jefes de operaciones de vuelo, podrán ser enumeradas, tan pronto como los requerimientos de tiempo dedicados a dichas materias, no interfieran con el tiempo mínimo básico dedicado a las materias principales.

B) Formato general del plan de estudios para el entrenamiento y requerimientos del curso.

El plan de estudios entregado para su aprobación debe estar presentado en hojas sueltas, debe incluir un índice del contenido y una explicación mínima del material que cubrirá el curso, y además debe incluir lo siguiente:

Materias:

1) Sección "C" de la parte 65 de este Reglamento,

2) RAD 91,103 y 121 de este Reglamento,

3) "Reglas concernientes a accidentes de aeronaves, incidentes de aeronaves, aeronaves declaradas en estado de emergencia e investigación de seguridad";

4) Meteorología:

(a) Propiedades básicas de la atmósfera:

i) Composición,
ii) Densidad,
iii) Medidas,

iv) Circulación general del aire,
v) Calentamiento solar;

(b) Nubes:

i) Formación,
ii) Condensación,
iii) Precipitación,
iv) Uso del conocimiento de nubes en el pronóstico del tiempo,
v) Estabilidad e inestabilidad.

(c) Análisis de las masas del aire:

i) Clasificación,
ii) Condiciones de vuelo a ser encontradas,
iii) Uso del conocimiento de las masas de aire para pronósticos del tiempo;

(d) Análisis de frentes:

i) Estructura y características,
ii) Secuencias de nubes en frentes,
iii) Establecimiento de frentes de acuerdo a los tipos de nubes,
iv) Frentes en la República Dominicana y variaciones estacionales,
v) Atmósfera de vuelo en frentes,
vi) Ciclones y anticiclones;

(e) Niebla:

i) Tipos,
ii) Causas y formación;

(f) Tormentas, huracanes y tornados:

i) Causas,
ii) Métodos de pronóstico del tiempo,
iii) Estructura y complejidad de vientos internos,
iv) Granizo, sus causas y formación;

(g) Turbulencia:

i) Determinación del nivel calmo de vuelo,
ii) Causas;

(h) Interpretación de datos atmosféricos:

i) Secuencias atmosféricas y símbolos,
ii) Diseño de mapas meteorológicos,
iii) Lectura de mapas meteorológicos,
iv) Cartas meteorológicas del espacio aéreo mas elevado,
v) Cartas adiabáticas,
vi) Cargas de vientos a grandes altitudes,
vii) Instrumentos para acopio y registro de datos atmosféricos;

(i) Pronóstico del tiempo:

i) Extrapolación,
ii) Movimiento de frentes y masas de aire,
iii) Isobaras,
iv) Tendencias barométricas;

(j) Aplicación del conocimiento meteorológico.

i) Plan de un vuelo.

(k) Navegación:

i) Estudio de la tierra como un planeta (cartas, mapas y proyecciones),
ii) Proyecciones mercator,
iii) Proyecciones Gnomónicas,
iv) Proyecciones Lambert,
v) Proyecciones policónicas,
vi) Lectura de cartas:

5) Símbolos, marcas terrestres, etc.,

(a) Cálculo de posición por deducción:

i) Variación magnética, términos de error de la brújula, vientos y vectores,
ii) Angulo de corrección,
iii) Conclusiones sobre las desviaciones del viento,
iv) Problemas sobre deriva,
v) Velocidad del viento por corriente doble y simple,
vi) Problemas de intersección,
vii) Radios de acción-problemas,
viii) Problemas de búsqueda de aeronaves perdidas,

ix) Uso de computadoras-problemas;

(b) Radio Navegación:

i) Principios de radio alcance, radiogoniometro, radiobalizas, ILS, CCA,

(c) Radio altímetro, Loram y otros.

(d) Instrumentos de navegación.

(e) Instrumentos de navegación:

i) Altímetro, indicador de velocidad del aire,
ii) Brújula, Indicador de régimen ascensorial y de deriva.

6) Aeronaves

(a) Peso y Balance:

i) Centro de gravedad,
ii) Como determinado,
iii) Límites del centro de gravedad,
iv) Problemas de carga;

(b) Especificaciones de motores- Sistemas de propulsión:

i) Límites de operación,
ii) Consumo de combustible,
iii) Accesorios,
iv) Manual de operación.

(c) Especificaciones de aviones:

i) Equipos de operaciones,
ii) Controles de vuelo, sistema hidráulico del tren de aterrizaje, sistema eléctrico, características de carga, sistemas de capacidad de calentamiento del combustible y ventilación, y equipo para deshielo.

(d) Rendimiento:

i) Efecto del peso, viento, densidad del aire y rendimiento de la aeronave de las pistas y del despegue.

ii) Procedimientos en cabina y ajuste de los controles de mandos, Tipos de control de crucero;

7) Comunicaciones.

(a) Reglas y regulaciones de radiotelefonía.

(b) Reglas y regulaciones de las comunicaciones aeronáuticas de la Autoridad de Aviación Civil.

(c) Comunicaciones del operador con la nave (compañías).

i) Procedimientos y comunicaciones aire/superficie.
ii) Procedimientos y comunicaciones de punto a punto.
iii) Equipos aire/superficie y punto a punto.

8) Vuelo simulador por instrumentos.

i) Familiarización con los instrumentos,
ii) Ubicación del haz radial,
iii) Orientación,
iv) Procedimiento de espera,
v) Procedimiento de descenso,
vi) Procedimientos de aproximación frustrada;

9) Control de tráfico aéreo.

i) Equipos y procedimientos de control de tráfico en rutas aéreas,
ii) Equipos y procedimientos de control de tráfico aéreo.

10) Prácticas en despacho.

(a) Prevuelo:

i) Seguridad,
ii) Ventaja económica,
iii) Tripulación,
iv) Notams,
v) La travesía y la distancia,
vi) La amplitud atmosférica horizontal y vertical,
vii) Vientos,
vii) Pronósticos del tiempo,
viii) Altitud mínima de seguridad,
ix) Plan del vuelo,
x) Plan de vuelo alternado,

xi) Autorizaciones, control de tráfico aéreo, (relacionado al operador de las compañías),
xii) El combustible,
xii) Las cargas,
xiv) La hora de salida.

(b) Durante el vuelo:

i) Reporte de posición
ii) Ajuste del altímetro,
iii) Reportes atmosféricos,
iv) Cambios de los pronósticos de tiempo,
v) Cambios en los instrumentos de altitud,
vi) Cambios de VFR a IFR,
vii) Autorizaciones adicionales,
viii) Procedimientos de emergencia.

(c) Post vuelo:

i) Reporte de llegada,

ii) Diferencias entre el tiempo pronosticado y el tiempo real encontrado durante el vuelo, para operaciones aéreas subsecuentes.

C) Facilidades, equipos y material.

Quienes apliquen para operar como centro de capacitación aprobado para Encargado de Operación de Vuelo / despachador de vuelo, deberán tener las siguientes facilidades, equipos y materiales:

1) Facilidades: Aulas cómodas, adecuadas para la cantidad de estudiantes matriculados. Dichas aulas deberán estar convenientemente ventiladas, iluminadas y a una temperatura cómoda.

2) Equipos y Materiales: Los artículos necesarios para la enseñanza de vuelo simulado por instrumentos, navegación y meteorología, libros de texto aceptables, manuales de operación, mapas de pared, cartas de vuelo, pizarras y ayuda audiovisual en las cantidades necesarias para brindar al estudiante una enseñanza de los aspectos teóricos y prácticos del despacho de una aeronave.

D) Instructores.

1) El número de instructores disponible para conducir el curso será determinado de acuerdo a las necesidades del solicitante. Sin embargo, el promedio de estudiantes por instructor no deberá exceder de 25.

2) Debe de haber por lo menos un instructor que posea una licencia de despachador de vuelos vigente, para encargarse de las coordinaciones del curso de entrenamiento.

E) Revisión del curso de entrenamiento.

Las solicitudes para revisiones de los perfiles, facilidades y equipos deberán ser presentadas de la misma forma que la solicitud original. Las revisiones deberán presentarse de tal forma que pueda reemplazarse una o varias páginas del manual aprobado en las revisiones.

La relación de instructores podrá modificarse en cualquier momento sin necesidad de aprobación, siempre y cuando se mantengan los requerimientos mínimos y se notifique acerca de éstos cambios al departamento de instrucción a la DGAC.

F) Acreditación por experiencia o entrenamiento.

El operador del curso puede evaluar la experiencia previa o entrenamiento del solicitante, y cuando la experiencia o entrenamiento sea equivalente a los cursos incluidos en el currículum aprobado, podrá, de acuerdo a cada caso individual, convalidar dichas materias proporcionando prácticas de entrenamiento. Cuando se aplique ésta convalidación, el total de horas acreditadas se incorporarán como parte del record del estudiante, de acuerdo a lo indicado en el párrafo (g) de éste Apéndice.

G) Record y reportes de los estudiantes.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar llevándose a efecto, a menos que el operador mantenga un cuidadoso record de cada estudiante, incluyendo un registro cronológico de todas las materias dictadas, exámenes y tests. Así mismo, el operador deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil antes del 31 de Enero de cada año, un reporte con los nombres de todos los estudiantes que reprobaron o desistieron, junto con las notas y las razones por las que no aprobaron.

H) Calidad de la instrucción.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar efectuándose, a menos que por lo menos el 80 por ciento de los estudiantes que se presenten para el examen, dentro de los 90 días posteriores a la graduación, sean capaces de aprobar en el primer intento para la licencia de encargado de operaciones de vuelos / despachadores de vuelos.

I) Certificado de graduación del encargado de operaciones de vuelo / despachadores de vuelos.

Todos los estudiantes que aprueben satisfactoriamente el curso de despachadores de vuelo se harán acreedores a un certificado de graduación.

J) Cambio de dueño, nombre o local.

1) Cambio de dueño. - La aprobación para el dictado del curso de despachador de vuelos por parte de un centro de instrucción no continuará efectiva después de un cambio de dueño. El nuevo propietario deberá obtener una nueva aprobación siguiendo los procedimientos prescritos para la aprobación original.

2) Cambio de nombre. La aprobación para el dictado de un curso de un centro de instrucción que cambie de nombre pero no de dueño, seguirá siendo válido siempre y cuando éste cambio sea notificado por el operador del curso, quién emitirá un documento de aprobación bajo el nuevo nombre.

3) Cambio de local. La aprobación para el dictado de un curso continuará con efecto a pesar de que el operador de éste curso cambie de dirección, siempre y cuando éste cambio sea notificado de inmediato a la DGAC local quien revisará las facilidades, comodidades y equipo del nuevo local, y de encontrarlas adecuadas emitirá un documento aprobatorio indicando la nueva ubicación.

K) Cancelación de la aprobación.

1) Si no se cumple o no se mantienen los requisitos estándar solicitados para la obtención de la licencia de operador del curso de despachador de vuelos, se considerará una razón suficiente para descontinuar la aprobación del curso.

2) Si el operador desea cancelar voluntariamente un curso previamente aprobado, deberá enviar una carta a la DGAC solicitando la cancelación.

L) Duración.

La autorización para el dictado del curso de despachador de vuelos caduca a los veinticuatro (24) meses después del último día del mes de expedición.

M) Renovación.

La aplicación para la renovación del dictado de un curso aprobado de Encargado de Operación de Vuelos / despachador de vuelos será solicitada mediante un documento dirigido a las autoridades aeronáuticas, a través del inspector designado, dentro de los 60 días anteriores al vencimiento de la licencia. La aprobación de la misma se otorgará siempre que el operador cumpla con los requisitos solicitados originalmente y mantenga un record satisfactorio como operador.

RAD 67

- REQUISITOS MEDICOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

INDICE

67.0 Glosario. Definiciones.

Sección "A" – Requisitos médicos para el Otorgamiento de Licencias.

Generalidades.

67.1 Generalidades.
67.3 Clase de evaluación médica.
67.5 Requisitos para la evaluación médica.
67.7 Requisitos psicofísicos.
67.9 Requisitos de pruebas de agudeza visual.
67.11 Requisitos aplicables a la percepción de colores.
67.13 Requisitos auditivos.
67.15 Certificado de aptitud psicofísica.
67.17 Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.
67.19 Disposición especial para pilotos agrícolas.
67.21 Tipos de exámenes médicos.
67.23 Exámenes médicos complementarios.
67.25 Dictamen médico acreditado.
67.27 Falsificación, alteración o reproducción de documentos.
67.29 Junta médica.
67.31 Certificado médico de excepción.
67.33 Médicos examinadores del personal aeronáutico.
67.35 Delegación de autoridad.
67.37 Funciones de los médicos examinadores.
67.38 Disminución de la aptitud psicofísica.
67.39 Evaluación aptitud psicofísica Clase I. Expedición y Renovación de la Evaluación.
67.41 Evaluación aptitud psicofísica Clase II. Expedición y Renovación de la Evaluación.
67.43 Evaluación aptitud psicofísica Clase III. Expedición y Renovación de la Evaluación.

GLOSARIO

67.0 Definiciones.

Convalidación (de una licencia). Medida tomada por la DGAC, mediante la cual en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Dictamen Médico Acreditado. La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la DGAC para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sean necesarios.

Droga. Sustancia simple o compuesta de origen natural o sintético, que, al ingresar al organismo, puede modificar la salud de los seres humanos y que se utiliza en la preparación de medicamentos, medios diagnósticos etc. Sustancia o preparado medicamentoso de efecto estimulante, deprimente o narcótico.

Droga alucinógena. Tipo de droga que se caracteriza por producir alucinaciones en los consumidores. Aunque ésta no es su única propiedad, se exhibe como su efecto más destacado y dominante en el organismo de los consumidores. Entre las drogas alucinógenas de mayor uso se destacan las siguientes: Dietilamida del ácido lisérgico (LSD-25), peyote, mezcalina u otras similares.

Drogas deprimentes o estimulantes. Todas las que contengan cualquier cantidad de ácido barbitúrico o cualquiera de sus sales, cualquier derivado del ácido barbitúrico que se determine como capaz de formar hábito; toda droga que contenga cualquier cantidad de anfetaminas o cualquiera de sus isómeros ópticos; cualquier sal de anfetamina o cualquier sal de un isómero óptico de anfetamina, dietilamina del ácido lisérgico. Tienen potencial para el abuso, debido a su efecto deprimente o estimulante en el sistema nervioso central o a su efecto alucinógeno.

Drogas narcóticas. Cualquiera de las siguientes sustancias, ya sean producidas directa o indirectamente extrayéndolas de sustancias de origen vegetal, independientemente por medio de síntesis química, o por una combinación de extracción y síntesis química:

a) El opio, las hojas de coca y los opiáceos;

b) Cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de opio, hojas de coca u opiáceos;

c) Cualquier sustancia y cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de la misma, que sea químicamente idéntica a cualquiera de las sustancias mencionadas en (a) y (b), con la excepción de que las palabras “Drogas Narcóticas” no incluyen las hojas de coca descocainizadas, ni extractos de hojas de coca, si dichos extractos no contienen cocaína o ergotinina.

Evaluación Médica. Prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica. Se expide a raíz de la evaluación, hecha por la DGAC, de un informe sometido por el examinador médico designado que hizo el reconocimiento médico del solicitante de la licencia.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dichas licencias.

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Solicitante. Persona que, por primera vez, por revalidación o por revaloración, se somete a un examen médico, con el fin de obtener un certificado de aptitud psicofísica de una determinada clase.

Sección "A" - Requisitos médicos para el Otorgamiento de Licencias

67.1 Generalidades.

Los médicos acreditados por la DGAC, deben de solicitar el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 de la OACI), el cual contiene textos de orientación para la práctica de la medicina de aeronáutica civil.

Las normas contenidas en este Reglamento no pueden ser suficientemente detalladas para abarcar por sí todas las situaciones individuales posibles. Necesariamente deben quedar a juicio y discreción de todo médico examinador designado por la DGAC muchas decisiones en relación con la evaluación de la aptitud psicofísica. La evaluación se basará en un reconocimiento médico realizado con todos los recursos de la práctica médica. Se tendrá debidamente en cuenta las atribuciones otorgadas por la licencia que solicite o ya posea el solicitante, así como las condiciones en que el titular de la licencia haya de ejercer esas atribuciones en el desempeño de sus funciones.

67.3 Clase de evaluación médica.

a) Se establecen tres clases de evaluación médica que son las siguientes:

1) Evaluación médica de Clase I;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Licencias de piloto comercial - avión y helicóptero
-Licencias de piloto de transporte aéreo - avión y helicóptero

-Licencias de navegante
-Licencias de ingeniero de vuelo

2) Evaluación médica de Clase II;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Estudiante Piloto
-Licencias de piloto privado - avión y helicóptero
-Licencias de piloto de planeador
-Licencias de piloto de globo libre
-Licencias de tripulante de cabina

3) Evaluación médica de Clase III;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Licencias técnico de mecánico de mantenimiento de aeronaves
-Licencias de controlador de tránsito aéreo
-Licencias de encargado operaciones de vuelo / despachador de vuelo
-Licencias de operador de estación aeronáutica

b) El propio solicitante de una evaluación médica suministrará al médico examinador una declaración jurada en el formulario prescrito por la DGAC, con los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria. Se hará saber al solicitante que es necesario que presente una declaración tan completa y precisa como sus conocimientos de estos detalles le permitan, y toda declaración falsa se tratara de conformidad con el dispuesto en las regulaciones.

c) El médico examinador informará a la DGAC de todo caso en que, a su juicio, el incumplimiento de cualquier requisito, numérico o no, por parte de un solicitante, sea tal que no considere probable que el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia que solicite o ya posea comprometa la seguridad de vuelo.

d) Los requisitos que se han de cumplir para la renovación de la evaluación médica son los mismos que para la evaluación inicial, excepto cuando se indique explícitamente de otro modo.

67.5 Requisitos para la evaluación médica.

El solicitante de una evaluación médica, con el propósito de obtener o renovar una licencia aeronáutica se someterá a un examen médico basado en los siguientes requisitos:

a) Psicofísico;

b) Visuales y relativos a la percepción de colores;

c) Auditivos.

67.7 Requisitos psicofísicos.

El solicitante de cualquier clase de evaluación médica estará exento de:

a) Cualquier deformidad, congénita o adquirida; o

b) Cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica; o

c) Cualquier herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica, que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones; o

d) Cualquier efecto secundario de cualquier medicamento terapéutico, prescrito o no prescrito que tome; que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

67.9 Requisitos de pruebas de agudeza visual

a) Para las pruebas de agudeza visual, se adoptaran las siguientes precauciones:

1) Las pruebas de agudeza visual se realizaran en un ambiente con un nivel de iluminación que corresponda a la iluminación ordinaria de una oficina (30-60 cdm2);

2) La agudeza visual se medirá por medio de una serie de anillos de Landolt u optó tipos similares, colocados a una distancia del solicitante que corresponda al método de prueba adoptado.

67.11 Requisitos aplicables a la percepción de colores.

a) Se exigirá que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores cuya percepción se necesita para desempeñar con seguridad sus funciones.

b) Se examinará al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de laminas pseudocromáticas de Ishihara o cualquier otro procedimiento para este estudio que sea autorizado por la DGAC, con luz de día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por los iluminantes normalizados CIE C o D_{65}, especificado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).

c) El solicitante utilizará la(s) corrección(es) necesaria(s) según estipula 67.39 (b), 67.41 (b) y 67.43 (b), mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

d) El solicitante que obtenga un resultado satisfactorio de acuerdo con las condiciones prescritas por la DGAC será declarado apto. Se declarará no apto al solicitante que no haya obtenido un resultado satisfactorio en tal prueba, a menos que pueda distinguir con facilidad los colores utilizados en la navegación aérea e identificar correctamente las luces usadas en aviación. Los solicitantes que no cumplan con estos criterios serán declarados no aptos, excepto para la evaluación de Clase 2, con la siguiente restricción: "valida de día únicamente".

e) Las gafas de sol que se usen durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación de la que se sea titular, deberían ser no polarizantes y de un color gris neutro.

67.13 Requisitos auditivos.

a) El solicitante no tendrá ninguna deficiencia auditiva que comprometa el buen desempeño de sus funciones mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

b) Los audiómetros de tono puro que se utilicen para la determinación auditiva deberán estar calibrados a cero, según la recomendación R-289 de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

67.15 Certificados de aptitud psicofísica.

Ninguna persona podrá ejercer los privilegios de su licencia o habilitación, a menos que posea un certificado de aptitud psicofísica válido y de la clase aprobada a la categoría de licencia o habilitación de licencia o habilitación del portador.

Los certificados de aptitud psicofísica son las formas oficiales autorizadas por la DGAC, en las que se reportan los resultados del examen médico practicado a dicho personal, así como las limitaciones y/o recomendaciones de carácter médico que, en concepto del médico examinador, deben anotarse en ella cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependan del cumplimiento de tal limitación.

67.17 Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.

Categoría de Licencia	Clase de Certificado	Período de Validez (meses)	
		Menor de 40 años	Mayor de 40 años
Piloto Transporte Línea Aérea (avión)	I	6	6
Piloto Transporte Línea (helicóptero)	I	6	6
Piloto comercial (avión)	I	12	6
Piloto comercial (helicóptero)	I	12	6
Piloto privado (avión)	II	24	12
Piloto privado (helicóptero)	II	24	12
Mecánico de a bordo	I	12	6
Piloto de planeador	II	24	12
Piloto de globo libre	II	24	12
Piloto de ultraliviano motorizado	II	24	12
Estudiante piloto	II	24	12
Tripulante de Cabina	II	12	12
Controlador transito aéreo	III	24	12
Enc. Operaciones de vuelo (EOV)	III	24	24
Técnico mecánico de mant. aeronaves	III	24	24
Operador Estación Aeronáutica	III	24	24

a) Los períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica podrán reducirse a criterio de la DGAC cuando se requiera, por razones de carácter médico, realizar una evaluación más frecuente del solicitante.

b) En los casos en que el portador de un certificado de aptitud psicofísica de 1^{era} Clase, no ejerza funciones de piloto de transporte de línea aérea (TLA), el período de validez de dicho certificado se extenderá a:

-(12) meses para aquellas operaciones aéreas que requieran un certificado de aptitud psicofísica Clase II.

-(24) meses para aquellas operaciones aéreas que requieren un certificado de aptitud psicofísica Clase III.

67.19 Disposición especial para pilotos agrícolas.

El solicitante de una habilitación para piloto agrícola, además de los requisitos psicofísicos requeridos para su licencia, deberá someterse a pruebas especiales de laboratorio y por equipos médicos, según corresponda, como son:

1) Actividad colinesterásica en sangre total;

2) Electrocardiograma;

3) Hemograma completo;

4) Pruebas de detención para alcohol y drogas.

67.21 Tipos de exámenes médicos.

Los exámenes médicos al personal aeronáutico serán de tres tipos:

a) **Examen médico inicial.** Es aquel que se practica por primera vez a un solicitante de una licencia aeronáutica.

b) **Examen médico periódico.** Es aquél que se practica a los titulares de una licencia aeronáutica para los fines de revalidar la misma. La periodicidad de este tipo de examen está supeditada a los períodos de validez de las diferentes clases de certificados de aptitud psicofísica.

c) **Examen médico de revaloración.** Es aquél que se practica al titular de una licencia aeronáutica vigente, bajo las siguientes condiciones:

1) Después de un incidente o accidente de aviación;

2) Después de una intervención quirúrgica o una enfermedad con duración mayor de tres (3) semanas. En el caso de personal femenino después de un parto o aborto;

3) A solicitud de la DGAC o de persona por aquella designada;

4) A solicitud del propio titular de una licencia aeronáutica.

67.23 Exámenes médicos complementarios. Se realizaran exámenes de laboratorio y diagnóstico por equipos médicos, para descartar o comprobar patologías en el personal aeronáutico de acuerdo a la clase de aptitud psicofísica aplicable.

67.25 Dictamen médico acreditado.

Cuando en circunstancias especiales exista falta de cumplimiento por parte de un solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico ó de otra clase, lo cual no sea probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicitó o que ya posea, ponga en peligro la seguridad del vuelo en tal sentido, la DGAC, emitirá el dictamen médico que acredite tal decisión, tomando en cuenta la idoneidad profesional, pericia, experiencia del solicitante y las condiciones de operación valuadas por expertos, según sea necesario.

67.27 Falsificación, alteración o reproducción de documentos.

Cualquier persona que cometa acciones fraudulentas, que ofrezca declaraciones falsas en una aplicación para poder obtener un certificado médico, efectúe alteraciones del log book registro (récord), reporte o certificado médico o que reproduzca para fines dolosos un certificado médico, le será cancelado su certificado medico hasta tanto la DGAC previamente notificada emita una decisión final.

67.29 Junta médica.

La Junta Médica es un comité evaluador de casos clínicos que ameritan revisión, conformado por médicos especialistas pertenecientes a la DGAC, además de otros médicos especialistas externos consultados para el caso que lo amerite.

La Junta Médica tendrá la facultad de emitir un dictamen médico acreditado, permitiendo ejercer las funciones de vuelo al solicitante de un certificado de aptitud psicofísica, siempre y cuando sea preservada la seguridad de vuelo. Será presidida por un médico designado por la DGAC, el cual convocará a las reuniones necesarias. Al titular de una licencia que luego de una revisión de su caso, le sea emitido un dictamen medico acreditado, se le otorgará un certificado medico de excepción.

La Junta Médica tendrá la facultad de cancelar el certificado de aptitud psicofísica al solicitante que de acuerdo a la patología que presente, pudiera incapacitarle para las funciones que desempeñe.

67.31 Certificado médico de excepción.

El certificado medico de excepción es un documento autorizado por la DGAC por medio del cual se permite a un titular de licencia aeronáutica ejercer sus funciones aunque posea una condición medica que no cumpla con algún requisito de la evaluación medica correspondiente al tipo de licencia que posee, siempre que dicha condición sea estática no progresiva y la persona haya sido considerada capaz de realizar sus funciones sin poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas. El certificado medico de excepción será numerado y se anexará al certificado medico del solicitante, enunciando la razón por la que se le otorga, así como los defectos físicos que presenta al portador. Solo se expedirá para una clase determinada, no pudiendo el médico examinador otorgar un certificado médico con una clase superior a la determinada en el certificado de excepción.

Este certificado no vence y solo será revocado si el médico examinador comprueba que la condición médica empeora o percibe cambios desfavorables, en cuyo caso referirá el expediente a la DGAC confirmando lo antes expuesto, para los fines de revaloración por una Junta Médica.

67.33 Médicos examinadores del personal aeronáutico.

a) Los médicos examinadores del personal aeronáutico serán autorizados y designados por la DGAC.

b) Para obtener la autorización como médico examinador del personal aeronáutico, los interesados deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1) Tener práctica clínica de por lo menos, cinco años;

2) Presentar una solicitud escrita a la DGAC;

3) Demostrar que cuenta con la instrucción adecuada en medicina aeronáutica obtenida en un centro de capacitación reconocido por la OACI;

4) Haber asistido a una sesión sobre procedimientos administrativos, prácticas y actuación operacional de la DGAC.

c) La autorización otorgada según 67.35 (a) tiene una duración de veinticuatro (24) meses, renovable por igual período, si el médico examinador satisface lo indicado en 67.35 (d).

d) Para mantener la autorización y designación según 67.35(a), el médico examinador deberá:

1) Presentar a la DGAC una monografía sobre un tema de medicina aeronáutica al menos una vez cada veinticuatro meses; y

2) Haya emitido, al menos quince certificados de aptitud psicofísica de cualquier clase en el anterior período de validez de la autorización que tiene conforme 67.35(a).

e) La DGAC, para efectos de comprobar la autorización otorgada según 67.35(a), emite documento nominal comprobativo, indicando el número individual del médico, la fecha de expiración de la autorización y según sea necesario, limitaciones o condiciones.

f) La DGAC, revocará la autorización de un médico examinador cuando:

1) Se compruebe que sus funciones no se ajustan a los procedimientos médicos o administrativos prescritos;

2) Por renuncia voluntaria del propio médico;

3) Por no satisfacer los requisitos descritos en 67.35 (d).

67.35 Delegación de autoridad.

a) La DGAC al designar un médico examinador solamente le concede una autorización para efectuar los exámenes médicos y emitir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente.

b) La DGAC no contrae obligación alguna con este profesional, más que la de facultarle, dentro de lo posible, conocimientos técnicos en el campo de la medicina aeronáutica, suficientes para un buen desempeño de la actividad inspectora.

67.37 Funciones de los médicos examinadores.

Sin prejuicio de cualquier otro cargo o función que le asigne la DGAC, las funciones de un medico examinador serán:

a) Practicar los exámenes médicos y expedir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente, a los interesados en examen médico inicial o examen médico periódico, según 67.23.

b) Participar en las reuniones que con el fin de actualizar conocimientos y/o estandarizar normas que lleve a cabo la DGAC.

c) Cumplir con los procedimientos adecuados en la elaboración de los exámenes médicos.

d) Participar en las Juntas Médicas convocadas por la DGAC.

e) Informar a la DGAC la negación o suspensión de un certificado médico, en cuyo caso la propia autoridad tendrá la decisión final.

f) Consultar a la DGAC en caso de duda sobre certificación médica.

g) Diferir los casos que no cumplan los requisitos médicos a la DGAC.

h) Enviar los formularios de evaluación médica así como copia de los certificados médicos a la DGAC con la mayor brevedad posible.

i) Ejercer en su área geográfica una acción de vigilancia médica en cuanto a las condiciones ambientales en las cuales los titulares de licencias aeronáuticas actúan, informando a la DGAC sobre situaciones de insalubridad o deterioro de las condiciones de trabajo de aquellos profesionales de la aviación.

67.38 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) El titular de una licencia dejará de ejercer las atribuciones de ésta y las habilitaciones conexas que le confieren en cuando tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirle de ejercer en condiciones de seguridad dichas atribuciones.

b) Los operadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Retirarlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida;

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, informará a la DGAC de dicha incapacidad;

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b) (2), quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de la aptitud psicofísica que corresponda.

67.39 Evaluación medica Clase I.

a) Todo solicitante de una licencia de piloto comercial avión o helicóptero, de una licencia de piloto de transporte de línea aérea avión o helicóptero, de una licencia de mecánico de a bordo o de una licencia de navegante de abordo, se someterá a un reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase I.

b) Excepto que se indique lo contrario en esta sección, la evaluación medica de Clase I del titular de una licencia de piloto comercial-avión o helicóptero, de una licencia de piloto de línea aérea-avión o helicóptero, de una licencia de ingeniero de vuelo o de navegante, se renovara a intervalos que no excedan de los especificados en estas regulaciones.

c) Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.5, se expedirá al solicitante la evaluación médica Clase I.

d) Requisitos psicofísicos.

El reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis de grado considerado, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en mención, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad del vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los dos años siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia solicitada o que ya posea.

i) No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

4) Todo solicitante deberá someterse, en su primera evaluación, a la aplicación de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de los límites normales;

5) Todo solicitante que en la entrevista psicológica revele datos fuera de los límites normales, deberá ser evaluado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determine si está o no apto para desempeñar funciones aeronáuticas;

6) En caso de revaloración por accidente o incidente de aviación, los titulares de licencias aeronáuticas de esta categoría deberán someterse a exámenes psicológicos, a criterio del médico examinador aeronáutico;

7) Todo solicitante, será sometido en su evaluación inicial, a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.39 (a)(2)(ii) y (iii);

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) Se considerará como causa de incapacidad los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante.

   1) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando sea necesario por razones médicas.

10) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida que pueda interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

   i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como la arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que

desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o el ejercicio, o bradicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, podrán considerarse dentro de lo normal;

ii) La electrocardiografía formará parte del reconocimiento del corazón cuando se otorgue por primera vez un una licencia, y se incluirá en los en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad este comprendida entre 30 y 40 años, por lo menos cada dos años, y partir de esta ultima edad, anualmente.

iii) La electrocardiografía en reposo se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad este comprendida entre 35 y 40 años cada dos años, y a partir de esta ultima edad, anualmente.

iv) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación de todo solicitante con antecedentes de dolor toráxico, con historial de arritmia o de trastornos de la conducción.

11) Todo solicitante o titular de una licencia bajo este tipo de evaluación médica, que sufra de hipertensión, diabetes mellitus o arteriosclerosis de los lechos circulatorios distintos del coronario, será sometido a evaluación mediante prueba de esfuerzo cardiopulmonar en el primer reconocimiento después de establecido el diagnóstico y posteriormente cuando médicamente se considere necesario;

12) El titular de una licencia aeronáutica, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto con las limitaciones y condiciones que estipule la DGAC:

1) Los titulares de licencias a quienes se aplica este tipo de evaluación médica, con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito, tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto-coronario, serán valorados individualmente por la DGAC quien determinará su aptitud;

13) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado se establezca, que su hipertensión esté

bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

14) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante, que comprometa o afecte la operación segura de una aeronave, o sea susceptible de agravarse con el vuelo;

15) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y, subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la DGAC.

16) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud, será causa de que se considere como no apto al solicitante;

17) La espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de un certificado médico, cuando el solicitante tenga diagnóstico o posea historia de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos de forma permanente o periódica y si ha cumplido 40 años de edad. Posteriormente se solicitará a criterio de la DGAC;

18) Los casos de enfisema pulmonar se considerarán como causa de incapacidad si la afección presenta síntomas;

19) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tiene origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

20) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán, considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período que no sea inferior a 3 meses partiendo desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la anterior. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante debería considerarse como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación, según este programa, durante un período total de dos años por lo menos y la composición de todas las radiografías no indique ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta deberá considerarse como inactiva o cicatrizada.

21) Los casos de enfermedad que implique deficiencias funcionales graves del conducto gastrointestinal o sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

22) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

23) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo o sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por estrechez o compresión, se considerará como causa de incapacidad;

24) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, como extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que una junta médica designada al efecto por la DGAC conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en el aire;

25) Los casos de desórdenes del metabolismo, de la nutrición o endocrinas que puedan afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante, se considerarán como incapacitantes;

26) Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten satisfactoriamente controlados sin necesidad de administrar ningún medicamento antidiabético, podrán considerarse como aptos;

27) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad;

28) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen medico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

i) Cuando los casos mencionados arriba se deban a condiciones pasajeras, deberían considerarse como causa de incapacidad temporal.

29) Los casos de drepanocitosis comprobados mediante pruebas adecuadas será motivo de descalificación:

i) La presencia del rasgo drepanocítico no será motivo de descalificación, salvo que haya pruebas médicas fehacientes en contrario.

30) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras se consideraran como de incapacidad temporal;

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad; y

iv) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

31) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad, especialmente los estrechamientos por estrechez o compresión, será eliminatoria. Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

32) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en el sistema urinario, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de sus órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la autoridad médica designada al efecto por la DGAC, que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

33) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectado de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

34) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, se considerarán como incapacitadas;

35) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas, se consideraran individualmente;

36) El embarazo será motivo de incapacidad temporal;

37) En caso de no presentarse ninguna anomalía importante, el dictamen medico acreditado podrá declarar la incapacidad durante los meses intermedios del embarazo;

38) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se la considere apta;

39) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas, se considerarán individualmente;

iv) Ningún titular de licencia femenino ejercerá funciones de vuelo si se encuentra en la trigésima (30) semana de embarazo o si no han transcurrido (6) semanas después del parto.

40) Toda afección activa de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como de incapacidad. Podrá considerarse que no son causa de incapacidad las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o

tendones, y ciertos defectos anatómicos compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

41) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que limite los arcos de movilidad de dicha articulación, serán valorados en forma individual, por la DGAC:

i) Podrán ser considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional no impide el manejo seguro de una aeronave.

42) Los casos en que exista impotencia funcional de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociados a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán valorarse individualmente por la DGAC:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado se certifique que tal limitación no compromete el manejo seguro de una aeronave.

43) Los solicitantes en los que se encuentre el uso de prótesis u órtesis de cualquier tipo, deberán ser valorados, individualmente, por la DGAC:

i) Podrán ser considerados aptos cuando según dictamen médico acreditado, se certifique, que el uso de los dispositivos ortopédicos, no afectan ni comprometen la operación segura de una aeronave en cualquier clase de vuelo.

e) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o anexos, que puedan reducir su función visual correcta, al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones del titular de la licencia y habilitación del solicitante o agravarse en el vuelo;

2) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/20 ó mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores;

i) Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante a condición de que:

(a) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/20, en cada ojo separadamente y que obtenga una agudeza visual de 20/25 o mejor, en cada ojo separadamente, mediante el uso de lentes correctores;

(b) El defecto de refracción deberá estar dentro del margen de +3 o de -3 dioptrías (error esférico equivalente);

(c) Utilice los lentes correctores mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia o habilitación que solicite o ya posea (las condiciones serán anotadas en el certificado de aptitud psicofísica;

(d) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

3) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiere el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la DGAC quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

i) La indicación médica para esta clase de lentes;

ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (visión distante);

iii) Los lentes sean monofocales y sin color;

iv) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes;

v) Se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

4) Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones del párrafo 67.39 (e)(4) (i) y (ii), sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. No obstante, la agudeza visual no

corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico.

i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

(a) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

(b) Cualquier disminución de la mayor agudeza visual corregida;

(c) Aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

5) Los solicitantes cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea menor de 6/60 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación medica inicial y, posteriormente, cada cinco años.

6) Los solicitantes que se hayan sometido a una cirugía que afecte el estado de refracción del ojo, serán declarados no aptos a menos que no tengan secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones inherentes a su licencia y habilitación.

7) Se exigirá que el solicitante pueda leer la carta Snellen a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores para visión próxima, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión próxima se añada a la corrección de las gafas que ya se haya prescrito; sino se ha prescrito dicha corrección, se guardara a mano un par de gafas para visión próxima durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia Cuando se requiera corrección para visión próxima, se exigirá que el solicitante demuestre que le basta con un par de gafas para satisfacer los requisitos de visión lejana y de visión próxima;

8) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de visión próxima a fin de satisfacer este requisito, tendrá que utilizar lentes de predicador, bifocales o quizás multifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los

lentes. La corrección únicamente de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados a la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable:

9) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

10) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario:

   i) Se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, cuando demuestre que ha sido provisto de corrección para la visión binocular próxima y para la visión intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección y que satisface los requisitos previstos en agudeza visual lejana y cercana.

11) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos de Worth en posición primaria;

12) El solicitante no deberá presentar más de (1) dioptría de hiperforia en cualquier ojo, ni esoforía o exoforía mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana.

   i) Los casos en que se encuentre un valor de forias superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la DGAC, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes

A título de informe se indica el rango normal de las amplitudes funcionales en dioptrías prismáticas.

Distancia	Amplitud de Convergencia	Amplitud de Divergencia	Fusión Vertical
6 cm	14 Δ	6 Δ	2.5 Δ
25 cm	38 Δ	16 Δ	2.6 Δ

13) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de cifras normales. Cualquier alteración será valorada por un oftalmólogo a requisito de la DGAC;

14) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC a fin de determinar la aptitud del solicitante;

15) El solicitante o titular de una licencia aeronáutica, que presente visión monocular, como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas, deberá ser valorado en forma individual por un especialista en oftalmología designado por la DGAC, la cual mediante una junta emitirá el dictamen médico acreditado;

16) El solicitante deberá identificar, clara y correctamente las láminas Pseudoisocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizadas con luz del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por la iluminante C o D especificado por la Comisión Internacional de Luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus u Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los numerales del probador de visión, serán clasificados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 placas de Ishihara, podrá a juicio de la DGAC, ser considerado apto, a condición de aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizadas en aviación. Si el solicitante no consigue identificar correctamente cada color, se dará por fracasada la prueba;

iv) El fracaso en las pruebas prácticas, pero calificado en todas las otras áreas, conlleva a la expedición de un certificado de aptitud psicofísica con la limitación:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN CONTROL CON SEÑALES DE COLORES".

17) La estereopsis defectuosa, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para evitar la astenopía quizá no causen la descalificación.

f) Requisitos auditivos:

El reconocimiento médico se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico, ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante.

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de Eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación del lenguaje y el tartamudeo se considerarán como eliminatorios.

6) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hasta 40 años de edad y en adelante, por lo menos cada veinticuatro (24) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

a) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

b) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

g) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase I:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera expedición de un certificado de aptitud psicofísica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si se desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y a continuación cada treinta y seis (36) meses;

ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

iii) Creatinina en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

iv) Ácido úrico en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

v) Colesterol total en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vi) Triglicérido en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vii) H.D.L. - L.D.L. en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses.

67.41 Evaluación aptitud psicofísica Clase II. Expedición y Renovación de la Evaluación

Todo solicitante de la licencia de estudiante piloto, licencia de piloto privado avión o helicóptero, de la licencia de planeador, de la licencia de globo libre o de la licencia de ultraliviano motorizado, se someterá a reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase II.

Excepto cuando se indique de otro modo en esta sección, la evaluación medica de Clase II del titular de una licencia de estudiante piloto, licencia de piloto privado avión o helicóptero, de la licencia de planeador, de la licencia de globo libre o de la licencia de ultraliviano se renovará a intervalos que no excedan de los ya especificados.

Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.1 y 67.3, se expedirá al solicitante la evaluación medica Clase II.

a) Requisitos psicofísicos:

El reconocimiento se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis de grado considerable, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta del cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante sea tal, que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada afecte la seguridad del vuelo, o las funciones aeronáuticas desempeñadas.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los 24 meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea;

4) No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

5) Todo solicitante será sometido en su primera evaluación a pruebas para la detección de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.41 (a) (ii) y (iii);

6) Todo solicitante deberá someterse, a la aplicación de una serie de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de límites normales;

7) Todo solicitante que en la entrevista psicológica de su primera evaluación revele datos fuera de los límites normales, deberá ser valorado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determinará su aptitud para el desempeño de sus funciones aeronáuticas;

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de sus obligaciones;

ii) Epilepsia;

iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

10) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

11) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón congénita o adquirida, que pueda impedirle el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

ii) La electrocardiografía en reposo formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de una licencia, en el primer reconocimiento efectuado después de los 40 años de edad, y a continuación cada cinco años y en los reconocimientos sucesivos en todos los casos dudosos;

iii) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación médica cuando el solicitante posea historial de trastornos cardíacos.

12) El titular de una licencia, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto, con las limitaciones y condiciones que estipule la DGAC;

13) Los titulares de licencias con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto coronario, serán valorados en forma individual por la DGAC quien mediante evaluación determinará sobre su aptitud;

14) Las presiones arteriales sistólicas y diastólicas estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado establezca, que su hipertensión esté bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

15) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante y deberán efectuarse todas las pruebas establecidas según los procedimientos de la DGAC;

16) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la DGAC.

17) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud será causa de que se considere como no apto;

18) La espirometría formará parte de la evaluación inicial del aparato respiratorio cuando se expida por primera vez un certificado de aptitud psicofísica a solicitantes que tengan 40 años de edad y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

19) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas;

20) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tienen origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

21) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período que no sea inferior a tres meses, contados desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la primera. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante se considerará como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación según este programa durante un período total de dos años, por lo menos, y la comparación de todas las radiografías no indique ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta se considerará como inactiva cicatrizada.

22) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad en el caso del personal con licencia de vuelo, en otros casos el personal será considerado en forma individual;

23) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

24) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, se consideraran como causas de incapacidad;

25) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el aparato digestivo y sus anexos con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, será considerado como no apto, hasta tanto la de DGAC haya valorado los detalles de la referida operación y estime que no es posible que sus consecuencias causen incapacidad en el aire cuando se trate de personal con licencia de vuelo;

26) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que pueden interferir la operación segura de una aeronave o el buen desempeño de sus obligaciones, se considerará como incapacitantes;

27) Los casos comprobados de diabetes mellitus que resulten satisfactoriamente controlados, sin necesidad de administrar ningún medicamento antidiabético se considerarán como aptos:

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes será motivo de descalificación, excepto en el caso de medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

28) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad en el caso de solicitantes o titulares de licencias de vuelo;

29) Los casos de hipertrofia localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes de la licencia y habilitación del solicitante;

30) Los casos de drepanocitosis no será motivo de descalificación, salvo que haya prueba médica fehaciente en contrario.

31) Cuando los casos mencionados en 67.41 (a) (29), se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

32) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como de incapacidad;

iv) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

33) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueden causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión, o constricción será eliminatoria:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

34) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en el sistema urinario, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de sus órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la autoridad medica designada al efecto por la DGAC, conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

35) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

36) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el buen desempeño de sus obligaciones, se considerarán como incapacitadas;

i) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas se considerarán individualmente.

37) El embarazo será motivo de incapacidad temporal:

i) Si no se presenta ninguna anomalía importante, el dictamen médico acreditado puede declarar la capacidad durante los meses intermedios del embarazo.

38) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se le considere apta;

39) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que límite los arcos de movilidad de la articulación, serán valorados en forma individual por la DGAC y podrán ser

considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional es compatible con el buen desempeño de las funciones aeronáuticas.

40) Los casos en que se encuentre impotencia de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociado a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán ser considerado no aptos:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado, se certifique que tal limitación no impide el desempeño seguro de las funciones aeronáuticas.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basará en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o sus anexos que puedan reducir su función visual correcta, al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

2) El solicitante tendrá una agudeza visual lejana de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores:

i) Si esta agudeza visual se obtiene solamente mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante, a condición de que:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicite o ya posea.

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición al ejercer las atribuciones que le confiere su licencia.

ii) Si la agudeza visual exigida en 67.41 (b) (3) solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores y la agudeza visual natural en cada ojo separadamente es menor de 20/200, los solicitantes cuyos defectos de refracción en cada ojo separadamente esté dentro del margen de +5 ó de -5 dioptrías (error esférico equivalente) podrán no obstante, ser aceptados

como aptos, de conformidad con un dictamen médico acreditado.

3) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.41 (b) (3), siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repetirá la prueba de refracción. No obstante la agudeza visual no corregida, se mide y se registra toda vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

   i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

      (a) Un estado de la refracción cercano al límite de aceptabilidad;

      (b) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

      (c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

4) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de agudeza visual próxima, tendrá que utilizar lentes bifocales o quizás trifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga a la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes.

   i) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotajes pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

5) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de 20/40, al leer la carta Snellen o su equivalente, a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente.

   i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

ii) No será aceptable la corrección única de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) ya que ello reduce considerablemente la agudeza visual.

6) El solicitante o poseedor de licencia de vuelo no tendrá más de (1) una dioptría prismática de hiperforía en cualquier ojo, ni heteroforía horizontal mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana:

i) Los casos en que se encuentre un valor de forías superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes.

7) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los 4 puntos cardinales de Worth en posición primaria;

8) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la DGAC;

9) En los casos de personal de vuelo que por solicitud voluntaria solicite el uso de lentes de contacto, durante el desempeño de sus actividades aeronáuticas, se autorizará el empleo de este tipo de lentes cuando la DGAC compruebe, después de haber efectuado exámenes repetidos a los interesados:

i) Que los lentes de contacto prescritos corrigen el defecto visual (miopía);

ii) Que los interesados demuestren perfecta tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes.

La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísico.

10) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

11) El solicitante o titular de una licencia de vuelo, que presente visión monocular como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas,

deberá ser valorado en forma individual por un oftalmólogo designado por la DGAC, la cual mediante Junta Médica emitirá el dictamen de aptitud;

12) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudo isocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizados con luz del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificado por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Siete o más errores en las placas de 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de Visión Titmus o Orthorator serán considerados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase para identificar cuatro o más láminas del 1 al 7 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizados en aviación;

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas prácticas se puede expedir el certificado de aptitud psicofísica como:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN IDENTIFICACIÓN DE SEÑALES DE COLORES".

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante. En tales circunstancias, no se otorgarán o renovarán las licencias, a no

ser que se cumplan los requisitos auditivos estipulados en 67.41 (c)(6).

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

   i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave, aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

   i) Los solicitantes que tartamudeen excesivamente se considerarán como no aptos, en el caso del personal que solicite licencia de vuelo.

6) El solicitante de una licencia de vuelo será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

   i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hasta los 40 años de edad y en adelante, cada veinticuatro (24) meses;

   ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

   iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

      a) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

b) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

d) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase II:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera evaluación médica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina únicamente al personal de vuelo, en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

iii) Creatinina en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

iv) Ácido úrico en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

v) Colesterol total en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

vi) Triglicérido en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años;

vii) H.D.L y L.D.L. en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años.

67.43 Evaluación aptitud psicofísica Clase III. Expedición y renovación de la evaluación.

Todo solicitante de una licencia de controlador de tránsito aéreo, técnico mecánico de mantenimiento, encargado de operaciones de vuelo /despachador de vuelo y operador de estación Aeronautica, se someterá a un reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase III.

Excepto cuando se indique de otro modo en esta sección, la evaluación medica clase III del titular de una licencia controlador de tránsito aéreo, técnico mecánico de mantenimiento, encargado de operaciones de vuelo /despachador de vuelo y operador de estación aeronáutica, se renovara a intervalos que no excedan de lo ya especificado.

Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.1 y 67.3, se expedirá al solicitante la evaluación medica Clase III.

a) Requisitos psicofísicos:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente desempeñar sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis, de grado considerable, que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicite o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones a la licencia solicitada afecte la seguridad de vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad los privilegios de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea:

   i) No se considerará como eliminatoria una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

4) Todo solicitante será sometido en su evaluación inicial a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario con el propósito de descartar lo especificado en 67.43 (a) (ii) y (iii);

5) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el buen desempeño de sus obligaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

6) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismos craneoencefálicos, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

7) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que pueda impedirle el buen desempeño de las obligaciones que le competen. Puede considerarse como apto al solicitante que, según dictamen médico acreditado, se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio;

8) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debido a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

9) La electrocardiografía formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de la licencia;

i) En el primer reconocimiento efectuado después de los 40 años de edad, y a continuación cada treinta y seis (36) meses; y

ii) En los reconocimientos sucesivos en todos los casos dudosos.

El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

10) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión, como no sean aquellos cuyo uso, según dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, es motivo de descalificación;

11) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante:

i) La presencia de varicosidades no será necesariamente eliminatoria.

12) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas.

13) Cuando el solicitante posea historia clínica o diagnóstico de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos en forma permanente o periódica, la espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de una licencia, en el primer reconocimiento después de los 40 años y en los reconocimientos sucesivos, a criterio de la DGAC;

14) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se presume que son tuberculosas, podrán considerarse admisibles.

15) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

16) El solicitante estará completamente exento de hernias que puedan provocar síntomas causantes de incapacidad;

17) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, serán considerados en forma individual;

18) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, se considerarán como incapacitantes;

19) Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten satisfactoriamente controlados sin necesidad de suministrar ningún medicamento antidiabético, se considerarán como aptos.

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes sacarina es motivo de descalificación excepto en el caso de los medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el buen desempeño de sus obligaciones.

20) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante;

21) Cuando los casos mencionados en 67.43 (a) (20) se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

22) Los casos que presenten señales de enfermedad orgánica de los riñones, se consideraran como causa de incapacidad;

i) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal;

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad; las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

23) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión o restricción, será eliminatoria:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

24) A la persona que solicite por primera vez licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

25) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamiento y que es probable que les impidan el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, se considerarán incapacitadas.

26) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Podrá considerarse que no son eliminatorias las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o tendones y ciertos defectos anatómicos compatibles con el buen desempeño de las obligaciones del solicitante.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni

secuelas de cirugía o trauma de los ojos o anexos que puedan reducir su función visual correcta, progresar a grados que impidan el ejercicio seguro de las atribuciones de los titulares de licencias, a quienes se aplica esta evaluación;

2) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente con o sin lentes correctores:

i) Si esta norma de agudeza visual sólo se consigue mediante uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante, a condición de qué:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes de la licencia o habilitaciones que solicite o ya posea;

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

(c) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/100 cada ojo separadamente y el defecto de refracción esté dentro del margen de + 3 o de - 3 dioptrías (error esférico equivalente).

3) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.43 (b) (2) en lo referente al defecto de refracción siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. Tanto la agudeza visual no corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

i) Las condiciones que indican necesidad de obtener un informe oftalmológico:

(a) Un estado de la refracción cercana al límite de aceptabilidad;

(b) Cualquier disminución importante de la agudeza visual corregida;

(c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

4) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de (20/40) al leer la carta Snellen o su equivalente a una distancia de 40 cm. (16pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para su uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

ii) No será aceptable usar más de un par de lentes correctores para demostrar que satisface este requisito visual;

iii) Para determinadas funciones de control de tránsito aéreo puede aceptarse la corrección únicamente para visión próxima. No obstante, esta corrección (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura), reduce considerablemente la agudeza visual lejana;

iv) Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las funciones de tránsito aéreo que el solicitante desempeña.

5) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiera el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la DGAC, quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

i) La indicación médica para esta clase de lentes;

ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (miopía);

iii) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes;

iv) Los lentes sean monofocales y sin color;

v) Se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia;

vi) La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísica.

6) Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción, usaran lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción;

7) Si se usan gafas, se requieren lentes de elevado índice de refracción para minimizar la distorsión del campo visual periférico;

8) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. (12 pulg.) mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario, según se exige en 67.43 (b) (3):

   i) No obstante, se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, a condición de que presente pruebas, que sean satisfactorias para la DGAC, que demuestren que ha sido provisto para la visión binocular próxima y para la visión a distancia intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección.

9) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos cardinales de Worth en posición primaria;

10) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo designado por la DGAC, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

11) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC a fin de determinar la aptitud del solicitante;

12) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudoisocromáticas de la edición de 24 láminas de Ishihara utilizadas con luz del día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificada por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

   i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de colores (anormal);

   ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de visión Titmus o Orthorator será clasificado como deficiente a los colores;

iii) En caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de colores utilizados en aviación.

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas de percepción a los colores, se anotará en el certificado médico la siguiente limitación:

NO VALIDO PARA FUNCIONES DE CONTROL QUE REQUIERAN IDENTIFICACIONES DE SEÑALES DE COLORES

13) Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las funciones de control de tránsito aéreo que probablemente desempeñará

14) Un solicitante que necesite corrección para visión próxima, tendrá que utilizar lentes de predicador, bifocales o quizá multifocales, para realizar su trabajo de una manera satisfactoria sin quitarse los lentes. La corrección únicamente para visión próxima puede ser aceptable para determinadas funciones, no obstante, la corrección únicamente para visión próxima reduce considerablemente la agudeza visual lejana.

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras se considerarán como causa de incapacidad temporal.

3) No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación en el lenguaje y el tartamudeo son eliminatorios en caso de licencia de controlador de tránsito aéreo y serán evaluados individualmente en los restantes casos.

4) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

c) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

d) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

d) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase III:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L en la primera evaluación y posteriormente cada 24 meses;

4) Tipo sanguíneo y factor Rh en la primera evaluación si es desconocido;

5) Glicemia en ayunas;

6) Nitrógeno de la úrea sanguínea;

7) Creatinina;

8) Ácido úrico;

9) Colesterol Total;

10) Triglicérido L.D.L. y H.D.L;

11) Determinación de abuso de drogas y de alcohol en la primera evaluación para la expedición de un certificado de aptitud psicofísica y posteriormente cuando se considere necesario;

RAD 91

- TRANSITO AEREO Y REGLAS DE OPERACION GENERAL

INDICE

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.
91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.
91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.
91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.
91.9 Requisitos del manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.
91.11 Prohibición sobre interferencia con los tripulantes.
91.13 Operación descuidada o arriesgada.
91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.
91.17 Alcohol o drogas.
91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.
91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.
91.23 Condición idónea de la tripulación de vuelo.
91.25 Instrucción.
91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
91.28 Requisitos en las cláusulas de contratos de arrendamientos y contratos de ventas condicional

Sección "B" - Reglas de Vuelos Generales

91.101 Aplicabilidad.
91.103 Acción de prevuelo.
91.105 Tripulación de vuelo en sus posiciones.
91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).
91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.

91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.
91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.
91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.
91.117 Velocidad de las aeronaves.
91.119 Altitudes mínimas de vuelo.
91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.
91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).
91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.
91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.
91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.
91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.
91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.
91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.
91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.
91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.
91.137 Restricciones temporales de vuelo.
91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.
91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.
91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad de jefes de Estado y funcionarios.
91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.
91.144 Restricción temporal de operaciones de vuelo durante condiciones anormales de alta presión barométrica.
91.145-91.149 Reservado.
91.151 Requisitos de cantidad de combustible y aceite para vuelos visuales (VFR)
91.153 Planes de vuelo.
91.155 Reglas de Vuelo Visual (VFR)
91.157 Reservado.
91.159 Tabla de Nivel de Vuelo o Altitud Crucero de acuerdo a la Derrota.
91.161 -91.165 Reservado.
91.167 Reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).
91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.
91.173 Requisito de plan de vuelo y autorización del ATC.
91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).
91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.
91.179 Altitud de crucero y nivel de vuelo por instrumentos.
91.181 Curso a ser volado.
91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.
91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.
91.186 Procedimientos de Falla de Comunicaciones.
91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes del mal funcionamiento.
91.189 Operaciones de categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.
91.191 Manual de categoría II y III.

91.193 Certificado de autorización para ciertas operaciones de Categoría II.
91.195 -91.199 Reservado

Sección "C" - Requisitos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.201 Reservado.
91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.
91.205 Aeronaves civiles motorizadas con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.
91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).
91.209 Luces de aeronaves.
91.211 Oxígeno suplementario.
91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.
91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).
91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.
91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves propulsadas por motores de turbina.
91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).
91.223 -91.299 Reservado.

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.301 Reservado.
91.303 Vuelo acrobático.
91.305 Areas de vuelo de prueba.
91.307 Paracaídas y paracaidismo.
91.309 Remolque de planeadores.
91.311 Remolque.
91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.
91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.
91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.
91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.
91.323 Reservado.
91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.
91.326 -91.399 Reservado.

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.
91.403 Generalidades.
91.405 Requisitos de mantenimiento.

91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
91.409 Inspecciones.
91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.
91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.
91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.
91.417 Registros (récords) de mantenimiento.
91.419 Transferencia de registros (récords) de mantenimiento.
91.421 Registro (récords) de mantenimiento de motores reconstruidos.
91.423 -91.499 Reservado

Sección "F" – Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.
91.503 Equipo de vuelo e información operativa.
91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.
91.507 Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.
91.509 Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.
91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.
91.513 Equipo de emergencia.
91.515 Reglas de altitud de vuelo.
91.517 Informaciones al pasajero.
91.519 Instrucciones al pasajero.
91.521 Arnés de hombro.
91.523 Equipajes transportados.
91.525 Transporte de carga.
91.527 Operación en condiciones de hielo.
91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.
91.531 Requisitos para piloto de segundo mando (copiloto).
91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.
91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.
91.536 -91.599 Reservado

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.
91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.
91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.
91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.

91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).
91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).
91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.
91.613 Materiales para interiores de compartimientos.
91.615 -91.699 Reservado

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

91.701 Aplicabilidad.
91.702 Personas a bordo.
91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.
91.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).
91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).
91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.
91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.
91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.
91.717 -91.799 Reservado

Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones concernientes a los límites de ruido en las operaciones aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD. (Ver nota respectiva).

Sección "J" – Permisos de Desviación (waivers)

91.901 Reservado.
91.903 Política y procedimientos.
91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.
91.907 -91.999 Reservado

Apéndices del RAD 91
Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento.

Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (Sección 91.817).

Apéndice "C"- Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimum Navigation Performance Specifications) (MNPS).

Apéndice "D" - Ver nota respectiva.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones.

Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros.

Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM).

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.

a) Excepto por lo previsto del párrafo (b) de esta sección y el RAD 91.703, esta sección describe las reglas que regulan y deberán ser cumplidas para las operaciones de aeronaves dentro de la República Dominicana y sus aguas territoriales, sin incluir globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados, globos libres sin tripulación regidos por el RAD 101 y vehículos ultralivianos motorizados de acuerdo con el RAD 103.

b) Toda persona que opere una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, fuera de la República Dominicana deberá:

1) **Sobre alta mar**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes y con las disposiciones del Anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Chicago), (Reglamento del Aire).

2) **Sobre otros Estados**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes de esos Estados y los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Chicago) que sean aplicables.

c) Este RAD aplica a cada persona a bordo de una aeronave que sea operada bajo este RAD, a menos que sea especificado de otra manera.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.

a) El piloto al mando de una aeronave es directamente responsable de ésta y es la máxima autoridad para la operación de la misma.

b) En una emergencia que requiera acción inmediata, el piloto al mando podrá desviarse de cualquier regla hasta donde sea necesario para cumplir con la emergencia.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las reglas como lo contempla el párrafo anterior, en caso de que la DGAC lo requiera, deberá someter un reporte por escrito sobre esa desviación dentro de las 24 horas de haber recibido dicho requisito, por parte de la DGAC.

d) El piloto al mando observará las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes de los Estados en que opere la aeronave.

e) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad de la aeronave así como de la seguridad de todas las personas y propiedades a bordo.

f) El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la autoridad competente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente ó incidente grave en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad.

g) El piloto al mando asegurará que las licencias de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, han sido otorgadas o convalidadas por el Estado de matrícula; que están debidamente habilitadas y son de validez actual, y comprobará a su satisfacción que los miembros de la tripulación de vuelo mantienen su competencia.

91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.

Ninguna persona podrá operar una aeronave que esté certificada para más de un piloto, a menos que el piloto al mando cumpla con los requisitos del RAD 61.58 de ese reglamento.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que:

a) Dicha aeronave se encuentre en condiciones aeronavegables.

b) La Aeronave esté debidamente matriculada y que estén abordo sus certificados respectivos.

c) Los instrumentos y equipo instalados en la aeronave sean apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

d) La masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

e) Toda carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta;

f) No se excederán las limitaciones de utilización, contenidas en el manual de vuelo o documento equivalente; y

g) El piloto al mando no iniciará o continuará cualquier vuelo cuando ocurra cualquier condición que afecte la aeronavegabilidad de la misma.

91.9 Requisitos de manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.

a) Excepto como está previsto en párrafo (d) de esta sección ninguna persona puede operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones operacionales especificadas en el manual de vuelo aprobado por DGAC.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana:

1) Para la cual se requiera un manual de vuelo de acuerdo a su certificado de Tipo, a menos que esté disponible en la aeronave, como está previsto en la sección 121.141 (b); y

2) Para la cual un manual de vuelo no es requerido por su certificado de Tipo, a menos que haya disponible un manual de vuelo aprobado, marcas y placas (placards) o cualquier combinación de las mismas.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana, a menos que esa aeronave esté identificada de acuerdo con el RAD 45.

d) Cualquier persona que despegue o aterrice un helicóptero certificado bajo el RAD 29 en un helipuerto construido sobre agua puede hacer cierto vuelo momentáneo como sea necesario para despegue o aterrizaje a través del rango prohibido del límite gráfico de altura / velocidad establecido para ese helicóptero, si ese vuelo a través del rango prohibido toma lugar sobre agua en la cual un amaraje seguro puede ser realizado y si el helicóptero es anfibio ó es equipado con flotadores o otros equipamientos de flotación adecuados, para realizar un amaraje de emergencia seguro distante de la costa.

91.11 Prohibición sobre Interferencia con los Tripulantes.

Ninguna persona deberá asaltar, intimidar, acosar o interferir con un tripulante en el ejercicio de los deberes de tripulante a bordo de una aeronave que es operada.

91.13 Operación descuidada o arriesgada.

Ninguna persona deberá operar una aeronave sin cuidado o temerariamente, de manera tal que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.

Ningún piloto al mando de una aeronave civil permitirá que se arroje de su aeronave en vuelo, objeto alguno que pueda causar un peligro a personas y

propiedades. Esta sección no prohíbe el dejar caer cualquier objeto con la previa autorización de la DGAC, tomando todas las precauciones necesarias para evitar daños o lesiones a personas o propiedades.

91.17 Alcohol o drogas.

a) Ninguna persona podrá o pretenderá ser miembro de una tripulación de vuelo de una aeronave civil:

1) Dentro de las ocho horas después del consumo de cualquier bebida alcohólica;

2) Mientras esté bajo la influencia de alcohol o drogas;

3) Mientras esté usando cualquier droga o medicamento que afecte las facultades de esa persona poniendo en juego la seguridad operacional;

4) Mientras mantenga un 0.04 % ó más de alcohol en su sangre.

b) Excepto en emergencias, ningún piloto de una aeronave civil permitirá que aborden su aeronave personas que obviamente estén bajo la influencia de alcohol, licores o drogas, excepto a pacientes bajo tratamiento médico.

c) Un miembro de la tripulación deberá hacer lo siguiente:

1) Por solicitud del operador para el cual es empleado de un representante de la DGAC o de una autoridad policial, someterse a un examen para indicar el grado de alcohol en la sangre cuando:

i) El operador, el representante de la DGAC o la autoridad policial estén pidiendo el examen para investigar una supuesta violación de la ley del Estado que gobierna el mismo o por los requisitos prohibidos por los párrafos (a)(2) ó (a)(4) de esta sección.

2) Todas las veces en que la Autoridad Civil tenga sospechas de que una persona haya violado los párrafos (a)(1), (a)(2) ó (a)(4) de esta sección, deberá proveer de la tripulación, las cuales deberán indicar el porcentaje de alcohol en la sangre.

d) Cualquier información provista por las pruebas efectuadas según el párrafo (c) de esta sección, podrá ser usada en la evaluación de cualquier certificación.

Todos los resultados de la prueba de sangre se utilizaran como evidencia en cualquier procedimiento legal pertinente a estas regulaciones.

91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil dentro de la República Dominicana con conocimiento del embarque no autorizado de drogas narcóticas, marihuana, drogas estimulantes o sustancias depresivas.

b) Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará en caso de transporte de drogas narcóticas, marihuana y depresivos o estimulantes o sustancias depresivas que hayan sido autorizadas para el transporte por entidades legales del gobierno.

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar, ni ningún operador o piloto al mando de una aeronave puede permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil, en las siguientes aeronaves civiles matriculadas en la República Dominicana:

1) Aeronaves operadas por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos; o

2) Cualquier otra aeronave mientras opere bajo IFR.

b) El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

1) Grabadores portátiles.

2) Audífonos.

3) Marcapasos.

4) Afeitadoras eléctricas.

5) Cualquier otro medio electrónico portátil, que el operador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación o sistemas de comunicación, de la aeronave sobre la cual se utilizarán.

c) En el caso de una aeronave operada por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, la determinación sobre lo prescrito por el párrafo (b)(5) de esta sección deberá ser hecha por ese operador de la aeronave sobre la cual el dispositivo electrónico particular será utilizado. En el caso de otra aeronave, la determinación puede ser hecha por el piloto al mando u otro operador de la aeronave.

91.23 Condición idónea de la tripulación de vuelo.

El piloto al mando será responsable de garantizar que:

a) No se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

b) No se continuará ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones se vea significativamente reducida por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

91.25 Instrucción.

Una aeronave no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que la tripule:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arrendamiento, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

a) No deberá reabastecerse de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté presente el piloto al mando u otra persona designada por éste, listas para iniciar una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

b) La DGAC, podría autorizar el reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando siempre y cuando esto le sea solicitado en cuyo caso deberá mantenerse comunicaciones en ambos sentidos, mediante sistema de intercomunicación de avión u otro medio apropiado entre el personal en

tierra que supervise el reabastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado.

91.28 Requisitos en las cláusulas de contratos de arrendamientos y contratos de ventas condicional

a) Excepto como está provisto en el párrafo (b) de este RAD, las partes envueltas en arrendamientos o contratos de venta condicional en la que aeronaves grandes estén envueltas y que cerraron contratos a partir de Enero 2 de 1973, deberán realizar el arrendamiento por escrito o por contracto que incluya la legalización notarial como párrafo concluyente e inmediatamente precediendo el espacio para las firmas de las partes, que contenga lo siguiente con respecto a cada dicha aeronave:

1) Identificación del Reglamento Aeronáutico Dominicano bajo el cual la aeronave ha recibido mantenimiento e inspeccionada durante los 12 meses que preceden la ejecución del arrendamiento o contrato de venta condicional, y certificación por las partes sobre el estatus de la aeronave en el cumplimiento con los requerimientos aplicables de mantenimiento e inspección halladas en este RAD para operaciones a ser conducida bajo arrendamiento o contrato de venta condicional.

2) El nombre y dirección (hecho a máquina) y la firma de la persona responsable por el control operacional de la aeronave bajo el arrendamiento o contracto de venta condicional, y certificación de que cada persona entiende sus responsabilidades por el cumplimiento con los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos que apliquen.

3) Un documento en el cual la presentación de los factores que pesan sobre el control operacional y pertinentes a los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos puedan ser obtenidos en la DGAC.

b) Los requerimientos del párrafo (a) de esta sección no aplican –

1) A arrendamiento o contracto de venta condicional cuando –

i) La parte a quien la aeronave ha sido cedida es un aerotransportista extranjero o titular de certificado bajo el RAD 121, 135 ó 141.

ii) La parte que suministra la aeronave es un aerotransportista extranjero o una persona que opera bajo el RAD 121 y RAD 141 , o una persona que opera bajo el RAD 135 teniendo autoridad para realizar operaciones a demanda con aeronaves grandes.

2) Para contractos de ventas condicional, cuando la aeronave envuelta no ha sido registrada en ningún lugar previo a la ejecución del contracto, excepto como aeronave nueva bajo certificado de matrícula del vendedor emitido por la DGAC.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave grande de registro dominicano que esté sujeto a arrendamiento o contracto de venta condicional al cual el párrafo (a) de esta sección aplica, a menos –

1) El arrendador o comprador condicional, o el dueño del registro, si el arrendador no es ciudadano de la República Dominicana, haya presentado copia del arrendamiento o contracto que cumpla con los requerimientos de párrafo (a) de esta sección, dentro de las 24 horas de su ejecución al Departamento Legal de la DGAC.

2) Una copia del arrendamiento o contracto que cumpla con los requisitos del párrafo (a) de este RAD esté a bordo de la aeronave. La copia de arrendamiento o contracto debe estar disponible para revisión cuando sea requerido por la DGAC; y

3) El arrendador o comprador condicional, o el dueño registrado si el arrendador no es ciudadano de la República Dominicana, haya notificado personalmente o por vía telefónica a la DGAC. A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, la notificación debe ser dada por lo menos 48 horas antes del despegue en el caso del primer vuelo de esa aeronave bajo ese arrendamiento o contracto e informe a la FAA de –

i) Ubicación del aeropuerto de salida;

ii) La hora de salida; y

iii) El número de registro de la aeronave envuelta

d) La copia del arrendamiento o contracto suministrada a la DGAC bajo el párrafo (c) de este RAD, sea comercial o información financiera obtenida de una persona. Por lo tanto, es confidencial y no estará disponible por parte de la DGAC para inspección pública o copia.

e) Para el propósito de este RAD, un arrendamiento significa cualquier acuerdo por una persona a suministrar una aeronave a otra persona por paga o alquiler, sea con o sin tripulación de vuelo, a diferencia del acuerdo para venta de una aeronave y contracto de venta condicional. La persona suministrando la aeronave es referida como el arrendatario, y la persona a quien se le suministra, es el arrendador.

Sección "B" - Reglas de Vuelo Generales

91.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglamentos de vuelo que gobiernan la operación de aeronaves dentro de la región de información de vuelo (IFR) de la República Dominicana publicados en el AIP.

91.103 Acción de pre-vuelo.

Cada piloto al mando deberá, antes del inicio de un vuelo, familiarizarse con toda la información disponible que concierna a ese vuelo. Esta información debe incluir:

a) Para un vuelo instrumental (IFR) o un vuelo fuera de la vecindad de un aeropuerto, reportes meteorológicos y pronósticos del tiempo, requerimientos de combustible, alternativas disponibles si el vuelo planeado no puede ser completado, y cualquier atraso de tráfico conocido del cual el piloto al mando ha sido avisado por el ATC;

b) Para cualquier vuelo, distancias de las pistas de los aeropuertos a ser usados, y la información para despegue y aterrizaje siguiente:

1) Para aeronaves civiles para el cual un Manual de Vuelo aprobado de Helicóptero o de avión que contenga el dato sobre distancia de despegue y aterrizaje sea requerido, utilizar el dato de distancia para despegue y aterrizaje contenida dentro de éste; y

2) Para otras aeronaves civiles que no están contenidas en el párrafo (b)(1) de esta Sección, otra información confiable apropiada a la aeronave, relacionada al perfomance de la aeronave bajo los valores previstos según la elevación del aeropuerto e inclinación de pista, peso máximo de la aeronave, viento y temperatura.

91.105 Tripulación de vuelo en sus posiciones.

a) Durante el aterrizaje, el despegue y mientras esté en vuelo, todo miembro de la tripulación deberá:

1) Ocupar su posición, a menos que su ausencia sea necesaria en la ejecución de sus deberes y referentes a las operaciones de la aeronave o en situaciones concernientes a sus necesidades fisiológicas; y

2) Mantener abrochado su cinturón de seguridad todo el tiempo en que ocupe su posición.

b) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de una aeronave civil registrada en la República Dominicana deberán mantener su cinturón de hombros abrochados mientras ocupe su posición, durante el despegue y el aterrizaje. Este párrafo no se aplicará:

1) Si el asiento en la posición de dichos miembros de la tripulación no está equipado con el cinturón de hombro; o

2) Si dichos miembros no pueden ejercer sus funciones normales con el cinturón de hombro puesto.

91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).

a) A menos que sea autorizado por la DGAC:

1) Ningún piloto al mando podrá despegar una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola), a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada en cuanto a lo concerniente del funcionamiento y uso del cinturón de seguridad (abrochado/ desabrochado).

2) Ningún piloto al mando de una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola etc.), podrá mover en la superficie, despegar o aterrizar dicha aeronave, a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada que su cinturón de seguridad debe estar abrochado.

3) Toda persona a bordo de una aeronave registrada en la República Dominicana, deberá durante el movimiento en tierra, despegue y aterrizaje ocupar un asiento o litera aprobada que tenga un cinturón de seguridad debidamente abrochado. Sin embargo:

i) Un niño menor de dos (2) años puede ser sostenido por un adulto que ocupe un asiento o litera apropiada;

ii) Los niños menores de dos (2) años pueden ocupar un sistema contenedor de niño ofrecido por el operador siempre que cumpla con los siguientes requisitos:

(a) El sistema contenedor debe estar aprobado por la DGAC;

(b) El sistema debe ser asegurado aproximadamente a un asiento o litera aprobada orientado hacia adelante.

(c) El niño debe estar asegurado en el sistema contenedor y no debe exceder el límite de peso aprobado para el mismo.

iii) Cualquier persona puede usar el piso de la aeronave como asiento, siempre y cuando esa persona esté a bordo con el solo propósito de realizar prácticas de paracaidismo.

b) Ningún explotador puede despegar o aterrizar una aeronave, a menos que todos los respaldos de asientos de pasajeros estén en posición vertical, excepto que la DGAC apruebe expresamente el desvío de este requisito. Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, este párrafo no se aplica cuando:

1) Los respaldos de los asientos están ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con la sección 121.310 (f)(3) de ese RAD;

2) Los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse verticalmente por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del operador siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave de la categoría transporte, a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad combinado y arneses de hombro que cumplan con los requerimientos especificados en la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

d) Todo auxiliar de a bordo debe tener un asiento en el compartimiento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requerimientos de la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

e) Todo ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados debe tener esos elementos adecuadamente colocados y abrochados sobre sí durante el despegue y aterrizaje.

f) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de todo asiento desocupado, si están instalados deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con el rápido regreso de los ocupantes en una emergencia.

91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada para instrucción de vuelo sin que la aeronave tenga completamente funcionando los controles duales. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos puede ser implementada en una aeronave de un motor que tenga un solo control transferible para los alerones y los elevadores cuando:

1) El instructor ha determinado que el vuelo pueda hacerse sin peligro; y

2) La persona que tenga los controles posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil en vuelo por instrumentos simulado sin que:

1) Un piloto calificado como instructor con todos los requisitos ocupe el otro asiento como piloto de seguridad;

2) El piloto de seguridad tenga adecuada visión al frente y a los lados de la aeronave o haya un observador calificado en la aeronave que pueda adecuadamente suplir la visión del piloto de seguridad; y

3) Esa aeronave esté equipada con controles duales que estén operables. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos se podrá impartir en una aeronave de un motor con un solo control movible para los alerones y los elevadores cuando:

i) El piloto de seguridad ha determinado que el vuelo pude hacerse sin peligro; y

ii) La persona que tenga los controles, posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada en un vuelo para la certificación para piloto de línea aérea (TLA) o una certificación de Clase o para certificación de competencia para operaciones RAD 121, sin que el piloto sentado al mando de los controles, que no sea el piloto que se está examinando, esté completamente calificado para actuar como piloto al mando de la aeronave.

91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.

a) Proximidad: Ninguna persona conducirá una aeronave tan cerca de otra de tal forma que pueda ocasionar peligro de colisión.

b) Vuelo en formación: Ninguna persona conducirá una aeronave en formación, a menos que haya sido autorizada previamente. La solicitud será sometida por escrito firmada por los participantes y entregada a la DGAC.

c) Ninguna persona realizará vuelo en formación mientras lleve pasajeros a bordo.

91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.

a) Generalidades: Esta sección no es aplicable a las operaciones de aeronaves en el agua. Cuando las condiciones atmosféricas así permitan, sin importar que la operación sea conducida bajo reglas para vuelos por instrumentos (IFR) o reglas para vuelos visuales (VFR), toda persona operando una aeronave tendrá que mantener vigilancia aérea para ver y evitar otras aeronaves u objetos ajenos a su plan de vuelo. Cuando una regla de esta sección le dé a otra aeronave el derecho de preferencia, ésta tendrá que dejar pasar a esa aeronave y no podrá volar sobre o delante de ella, a menos que esté muy alejada de la misma.

b) En caso de emergencia: Una aeronave que declare una emergencia tendrá la preferencia sobre todo tránsito aéreo.

c) Convergiendo: Cuando una aeronave de la misma categoría esté convergiendo aproximadamente a la misma altitud (excepto de frente, o más o menos de frente), la aeronave que esté a la derecha tendrá el derecho de vía. Si las aeronaves son de diferentes categorías:

1) Un globo tendrá la preferencia sobre otras categorías de aeronaves;

2) Un planeador tendrá la preferencia de paso sobre un dirigible, avión o helicóptero.

3) Un dirigible tendrá la preferencia de paso sobre un avión o helicóptero. Sin embargo, la aeronave que esté remolcando o reabasteciendo de combustible en vuelo a otra aeronave, tendrá la preferencia sobre toda aeronave propulsada por motor.

d) Convergiendo de frente: Cuando dos aeronaves estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

e) Sobrepaso de aeronaves en vuelo: Toda aeronave que está siendo sobrepasada por otra aeronave, tendrá el derecho de vía y toda aeronave sobrepasando a otra aeronave girará hacia la derecha manteniendo contacto visual y una distancia segura de la otra aeronave.

f) Aterrizaje: Las aeronaves que estén en aproximación para aterrizar (tramo final) o durante el aterrizaje, tendrán la preferencia sobre otras aeronaves que estén en vuelo o en la superficie. Cuando dos o más aeronaves estén acercándose a un aeropuerto con el fin de aterrizar, la aeronave que está más baja (en altitud) tendrá la preferencia pero no tomará ventaja de esta regla para sobre pasar a otra aeronave o adelantar su aterrizaje sobre otras aeronaves.

91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.

a) Toda persona que opere una aeronave en el agua deberá mantenerse alejada de todo buque, embarcación u objeto flotante, no impedir la navegación de los mismos y deberá conceder a estos el derecho a vía.

b) Cruzando: Cuando una aeronave esté en curso de intersección con otra aeronave o embarcación, la que esté a la derecha de la otra tendrá la preferencia.

c) Acercándose de frente: Cuando dos aeronaves, o una aeronave y una embarcación, estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

d) Sobrepaso: Toda aeronave o embarcación que sea sobrepasada tendrá la preferencia y la que esté sobrepasando, deberá alterar su curso hacia la derecha y mantenerse a una distancia segura de la otra.

e) Circunstancias especiales: Cuando aeronaves, o una aeronave y una embarcación estén en el proceso de acercamiento y se encuentren en posición peligrosa que pudiera ocasionar un accidente, los pilotos tendrán que proceder con mucho cuidado, de acuerdo a las condiciones existentes.

91.117 Velocidad de las aeronaves.

a) A menos que sea autorizada por la DGAC, ninguna persona podrá operar una aeronave a más de 250 nudos (288 mph) por debajo de la altitud de 10,000 pies (MSL).

b) A menos que sea autorizada o que sea requerida por el controlador de tránsito aéreo (ATC), ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área de tránsito del aeropuerto a una velocidad indicada de no más de 200 nudos (230 mph), ni dentro de áreas designadas por la DGAC, descritas en el AIP, como área de control terminal. Esas operaciones deberán cumplir con lo establecido en el párrafo (a) de esta sección.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en espacio aéreo por debajo de áreas de control terminal (TCA), o en un corredor VFR designado como área de control terminal (TCA), a una velocidad indicada de más de 200 nudos (230 mph). Sin embargo, si la velocidad mínima para cualquier operación de la aeronave en particular es mayor que la velocidad requerida por está sección, la aeronave podrá ser operada a esa velocidad mínima.

91.119 Altitudes mínimas de vuelo.

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, ninguna persona podrá operar una aeronave a altitudes menores por debajo de las siguientes altitudes:

a) En todo lugar: A una altitud en la cual en caso de falla de motor, permita el aterrizaje de emergencia sin producir daños a personas o propiedades.

b) Sobre áreas pobladas: Sobre cualquier área de una ciudad, pueblo o lugares habitados o sobre cualquier agrupamiento de personas al aire libre, a una altitud no menor de 300 m. (1,000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. (2,000 pies) desde la aeronave.

c) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el párrafo (b), a una altura no menor de 150 m. (500 pies) sobre tierra o agua.

d) Helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo: Los helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo podrán operar a altitudes menores que las especificadas en los párrafos (b) y (c) de esta sección, siempre y cuando no presenten peligro a las personas o propiedades.

91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.

a) El Nivel de Vuelo 180 ha sido establecido como Nivel de Transición para toda la FIR Santo Domingo. Toda persona que opere una aeronave a dicho Nivel de Vuelo, o por encima de éste, deberá ajustar el altímetro a QNE.

b) La Altitud de Transición para toda la FIR Santo Domingo ha sido establecida en 17,000 pies. Toda persona que opere una aeronave a dicha altitud, o por encima de ésta, deberá ajustar el altímetro a QNH. Los informes QNH serán suministrados por la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo bajo cuyo control se encuentre la aeronave.

c) El nivel de vuelo más bajo es determinado por la presión atmosférica en el área de operación como se muestra en la siguiente tabla:

Ajuste de Altímetro Actual	**Nivel de Vuelo Mínimo Usable más abajo**
29.92 (o mayor)	180
29.91 a 29.42	185
29.41 a 28.92	190
28.91 a 28.42	195
28.41 a 27.92	200
27.91 a 27.42	205
27.41 a 26.92	210

d) Para convertir la altitud mínima prescrita en 91.119 y 91.177 al nivel mínimo de vuelo, el piloto debe tomar el nivel de vuelo equivalente a la altitud mínima en pies y agregarle el número apropiado de pies especificado debajo, de acuerdo al ajuste de altímetro actual reportado.

Ajuste de Altímetro Actual	**Factor de Ajuste**
29.92 ó (mayor)	------
29.91 a 29.42	500

29.41 a 28.92	1000
28.91 a 28.42	1500
28.41 a 27.92	2000
27.91 a 27.42	2500
27.41 a 26.92	3000

91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).

a) Cuando una autorización de ATC haya sido obtenida, ningún piloto al mando podrá desviarse de esa autorización, excepto en una situación de emergencia o de alerta TCAS que necesite resolución, de cualquier forma se podrá solicitar y obtener una nueva autorización. A menos que la DGAC disponga otra medida, un piloto que se encuentre cumpliendo un plan de vuelo IFR podrá cambiarlo a un plan de vuelo VFR siempre que existan condiciones meteorológicas VMC. Asimismo toda vez que el piloto al mando no comprendiese las instrucciones del ATC, deberá solicitar aclaración de la misma de forma inmediata.

b) En un área controlada, excepto en una emergencia, ninguna persona podrá operar una aeronave en forma contraria a las instrucciones del ATC.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las instrucciones del ATC por una situación de emergencia o de alerta de TCAS que necesite resolución, deberá notificar al ATC tan pronto como sea posible.

d) Todo piloto al mando que se le haya acordado prioridad por el ATC en una emergencia, aunque no se haya desviado de ninguna regla de esta sección, deberá someter a la DGAC un reporte de dicha emergencia en un período no mayor de 48 horas de la misma.

e) En un área bajo control radar, a menos que el ATC disponga lo contrario, ninguna persona operando una aeronave podrá conducir la misma de acuerdo con las instrucciones dadas a otra aeronave operando en esa área.

91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.

Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas: instrucciones

Luz	**Desde el control de aeródromo:**	
	A las aeronaves en vuelo	**A las aeronaves en tierra**
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Verde fija	Autorizado para aterrizaje	Autorizado para despegar
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Rojo fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos verdes	Regresar para aterrizar*	Autorizado para rodaje
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del aérea de aterrizaje en uso
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos Blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora	
*A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje		

91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.

a) Generalidades**:** A menos que sea requerido de otra manera, toda persona que opere una aeronave en o en la proximidad de un aeródromo localizado dentro de un espacio aéreo Clase G, deberá cumplir con los requerimientos de esta sección.

b) Dirección de virajes: Cuando se aproxime a aterrizar en un aeródromo en el que la torre de control no está operando o no existe, dentro de un espacio aéreo Clase G.

1) Todo piloto de un avión debe hacer todos los virajes de ese avión hacia la izquierda, a menos que señales de luces o marcas visuales indiquen que los virajes deben hacerse hacia la derecha.

2) Todo piloto de helicóptero debe evitar el flujo y dirección de vuelo de los aviones.

c) Uso de los flaps: Excepto que sea necesario para entrenamiento o certificación, el piloto al mando de una aeronave civil turbojet debe usar, como posición final de flaps, el mínimo certificado para aterrizaje especificado en la información de rendimiento (performarce) del manual de vuelo aprobado para las condiciones aplicables. No obstante, todo piloto al mando tiene la autoridad final y responsabilidad para una operación segura del avión y podría usar una posición de flaps diferente si lo considera necesario para la seguridad.

d) Comunicación con la torre de control: A menos que sea autorizado o requerido de otra manera por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave desde, hacia, a través o sobre un aeródromo donde opere una torre de control sin que una comunicación en dos sentidos sea mantenida entre la aeronave y la torre de control. Las comunicaciones deben ser establecidas desde 10 millas náuticas del aeródromo y hasta 2,500 pies sobre el terreno inclusive. No obstante, si una falla de radio se produjera en la aeronave, el piloto al mando debe operar la aeronave y aterrizar, siempre que las condiciones de tiempo estén en o sobre los mínimos de VFR básicos, contacto visual con la torre es mantenido y una autorización para aterrizar es recibida. Si la falla de radio se produjera durante un vuelo IFR, el piloto debe cumplir con lo previsto en 91.185.

91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.

a) A menos que sea de otra manera requerido por la autoridad ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase E, toda persona que opere una aeronave en la vecindad de un aeropuerto en un área de espacio aéreo Clase E, debe cumplir con los requerimientos de la sección 91.126.

b) Salida: Todo piloto de una aeronave debe cumplir con todos los patrones de tránsito establecidos para ese aeropuerto.

91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.

a) Generalidades: A menos que sea requerido de otra manera por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase D, toda persona operando dentro de dicho espacio aéreo controlado debe cumplir con las previsiones aplicables de esta sección y aquellas contenidas en el RAD 91.126 y 91.127. Para el propósito de esta sección, el aeropuerto controlado es el aeródromo para el cual el espacio aéreo controlado Clase D ha sido designado. Un aeropuerto no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del área del espacio aéreo clase D.

b) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo disposiciones autorizadas por el ATC o emitidas por una dependencia del ATC, que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación general o para un vuelo individual, como sea apropiado.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en un espacio aéreo Clase D debe cumplir los siguientes requerimientos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicación en ambos sentidos con la dependencia ATC que está brindando servicio de Tránsito Aéreo antes de entrar a su espacio aéreo y mantener dicha comunicación mientras se mantenga dentro de su espacio aéreo.

2) Vuelo saliendo:

i) Toda persona saliendo desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control, como se ha instruido por el ATC, mientras se opere en el espacio aéreo Clase D.

ii) Toda persona saliendo desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC, que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo clase D tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Falla de las comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en el área del espacio aéreo Clase D debe mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área.

1) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo IFR el piloto debe cumplir con 91.185 de este RAD.

2) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo VFR el piloto al mando puede operar esa aeronave y aterrizar, si:

i) Las condiciones están por encima de los mínimos VFR;

ii) El contacto visual con la torre es mantenido; y

iii) Una autorización con señales de luces es recibida.

e) Altitudes mínimas: Cuando se opere en un aeropuerto en espacio aéreo Clase D, todo piloto de:

1) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime deberá, a menos que se requiera de otra manera por criterios aplicables de distancia de nubes o neblina, ingresar al patrón de tránsito con una altitud de al menos 1,500 pies encima de la elevación del aeropuerto y mantenerse al menos hasta 1,500 pies hasta que el descenso sea requerido para un aterrizaje seguro;

2) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime para aterrizar sobre una pista equipada por un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), si la aeronave

está equipada deberá volar a una altitud igual o por encima de la senda de planeo (glide slope), entre el marcador externo (outer marker) o el punto de interceptación de la senda de planeo del (glide slope), si de acuerdo con la distancia de nubes aplicable se requiere una interceptación más corta y el marcador medio (middle marker); y

3) Una aeronave que se aproxime para aterrizar sobre una pista servida por un indicador visual de planeo, deberá mantener una altitud igual o por encima de la senda de planeo, hasta que una menor altitud sea necesaria para un aterrizaje seguro.

Los párrafos (e)(2) y (e)(3) de esta sección no prohíben las maniobras, encima o debajo de la senda de planeo que sean necesarias para mantenerse dentro de la misma.

f) Aproximaciones: Excepto cuando se conduce una aproximación circular o al menos que sea de otra manera requerido por el ATC, todo piloto debe:

1) Realizar tránsitos de aeropuerto hacia la izquierda si opera un avión;

2) Evitar el flujo o sentido de los aviones, si está operando un helicóptero.

g) Despegues: Ninguna persona puede operar una aeronave que despegue de un aeródromo, excepto en cumplimiento de lo siguiente:

1) Todo piloto debe cumplir con todos los procedimientos de salida establecidos para ese aeródromo por la DGAC.

2) A menos que sea de otra manera requerido por el procedimiento de despegue prescrito para ese aeropuerto o el criterio de distancia de nubes aplicable, todo piloto de un aeroplano de turbina y todo piloto de una aeronave grande debe elevarse a una altitud de 1,500 pies encima de la superficie tan rápidamente como sea posible.

h) Reducción del ruido: Donde un programa formal de uso de pistas ha sido establecido por la autoridad ATC, todo piloto de un aeroplano grande o de turbina asignado a una pista de reducción de sonido por el ATC, debe usar esa pista. Sin embargo de acuerdo con la autoridad final del piloto al mando referido a la seguridad de operación de la aeronave como está prescrito en 91.3(a),el ATC puede asignar una pista diferente si es solicitada por el piloto con el interés de mantener la seguridad (no aplicable aún en República Dominicana).

i) Autorización de despegue, aterrizaje y rodaje: En un aeródromo con una torre de control operativa, ninguna persona puede rodar, despegar o aterrizar una aeronave a menos que reciba la apropiada autorización del ATC. Una autorización para rodar a la pista de despegue asignada no autoriza a cruzar dicha pista o rodar sobre la misma en cualquier punto.

91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.

a) Generalidades: A menos que sea autorizado de otra manera por el ATC, toda operación de aeronave en espacio aéreo Clase C debe ser conducida en cumplimiento con esta sección y 91.129. Para el propósito de esta sección, un Aeródromo Controlado es aquel para el cual el área del espacio Clase C ha sido designada. Un aeródromo no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del espacio aéreo clase C.

b) Patrones de tránsito: Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave en un aeródromo no controlado dentro del área del espacio aéreo clase C excepto cuando cumpla con los patrones de aterrizaje y despegue publicados en el AIP.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase C debe cumplir con los siguientes requisitos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC que provee un servicio de tránsito aéreo y mantener dicha comunicación mientras se encuentre dentro del mismo.

2) Vuelo de salida: Toda persona que opere una aeronave:

i) Desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con la torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control y proceder como sea instruido por ATC, mientras opere en la área del espacio aéreo Clase C; o

ii) Desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operando, debe establecerse y mantenerse comunicación en ambos sentido con la facilidad ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Equipo requeridos: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, ninguna persona puede operar una aeronave en ese espacio aéreo Clase C, a menos que esté equipado con lo especificado en el 91.215.

e) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier provisión de esta sección, bajo provisiones autorizadas por ATC que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación en forma general o sólo para un vuelo individual, como sea apropiado.

91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.

a) Reglas de operación. Ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área de espacio Clase B, excepto que cumpla con la 91.129 y las siguientes reglas:

1) El operador debe recibir una autorización del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área, antes de la operación de una aeronave.

2) A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda persona que opere una aeronave grande de turbina hacia o desde un aeródromo controlado para el cual el área Clase B ha sido designada, debe operar al nivel o por encima del nivel de los limites verticales designados para el espacio aéreo Clase B, mientras vuele dentro de los límites laterales de dicha área.

3) Toda persona que conduzca operaciones de entrenamiento para piloto en un aeródromo dentro de una área Clase B, debe cumplir con todos los procedimientos establecidos por el ATC para operar en esa área.

b) Requisitos para el piloto:

1) Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave civil dentro de un área Clase B u operar una aeronave civil dentro de una área Clase B, a menos que:

i) El piloto al mando tenga al menos una licencia de piloto privado; o

ii) La aeronave esté operada por un alumno piloto que esté por obtener la certificación de piloto privado y que haya cumplido los requerimientos del RAD 61.95.

c) Requisitos de equipos de comunicaciones y navegación: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar dentro del área Clase B, sin que esa aeronave esté equipada con:

1) Para una operación IFR: Un receptor operativo VOR o (VOR/DME); y

2) Para todas las operaciones: Un radio de comunicación en ambos sentidos operativo, capaz de realizar las comunicaciones con el ATC en las frecuencias apropiadas para el área Clase B.

d) Requisitos del respondedor (transponder): Ninguna persona puede operar una aeronave en área de espacio aéreo Clase B, a menos que la aeronave esté equipada con un respondedor (transponder) operativo aplicable y un equipo de reporte automático de altitud especificado en el párrafo 91.215 (a), excepto lo previsto en el párrafo (d) de esa sección.

91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en una Zona Peligrosa, Prohibida o Restringida, a menos que se haya obtenido permiso de la dependencia de control.

91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.

Excepto a lo previsto en el párrafo (d) de esta sección toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase A, debe conducir esa operación bajo las reglas de vuelo instrumentales IFR y en cumplimiento con lo siguiente:

1) Nivel autorizado;

2) Equipo e instrumentos requerido para "IFR";

3) Piloto habilitación IFR;

4) Equipo de comunicaciones.

a) Autorización: Las operaciones deben ser conducidas solo bajo una autorización recibida antes de entrar al espacio aéreo.

b) Comunicaciones: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda aeronave que opere en el espacio Clase A, debe estar equipada con un equipo de radio comunicación en ambos sentidos capaz de hacer las comunicaciones con el ATC o con una frecuencia asignada por ATC. Cada piloto debe mantener comunicación en ambos sentidos con el ATC, mientras esté operando en el espacio aéreo Clase A.

c) Requisitos de respondedor (transponder): A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del espacio aéreo Clase A, sin estar equipada con el equipo aplicable especificado en 91.215.

d) Autorizaciones ATC: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo autorización emitida por la dependencia ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. En el caso de un respondedor (transponder) inoperativo, el ATC puede aprobar inmediatamente una operación dentro del área Clase A, permitiendo al vuelo continuar si lo desea al aeródromo de último destino, incluyendo cualquier parada intermedia o para proceder a un lugar donde las reparaciones puedan ser hechas. Las solicitudes para la desviación de cualquier disposición de esa sección deben ser sometidas por escrito al menos 4 días antes de la operación propuesta; el ATC puede autorizar una desviación sobre una base continua o para un vuelo individual.

91.137 Restricciones temporales de vuelo.

a) La DGAC emitirá una notificación a los tripulantes (NOTAM) designando un área dentro de la cual se aplicarán restricciones temporales de vuelo, especificando el riesgo o condiciones que requieren su imposición, cuando éste determine que es necesario para:

1) Proteger a las personas y a la propiedad sobre la superficie o en el aire de riesgo asociado con un incidente en la superficie.

2) Proveer un medio ambiente seguro para la operación de rescate de aeronaves siniestradas; o

3) Prevenir una congestión insegura de personas y de aeronaves, sobrevolando sobre un incidente o evento que puede despertar un alto grado de interés público.

La notificación a los tripulantes especificará el riesgo y/o condición que exige la imposición de restricciones temporales de vuelo.

b) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(1) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que la aeronave esté participando en las actividades de ayuda y esté siendo operada bajo la dirección del oficial de la DGAC encargado de las actividades de respuesta a la emergencia.

c) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(2) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La aeronave esté participando en actividades de rescate y esté siendo operada bajo la dirección de la autoridad encargada de las actividades de ayuda a la emergencia;

2) La aeronave esté llevando autoridades para el cumplimiento de la ley y con permiso de la Autoridad Competente de Aviación Civil;

3) La aeronave esté operando bajo el plan de vuelo IFR aprobado por ATC;

4) La operación sea conducida directamente hacia o desde un aeropuerto dentro del área o sea necesaria por la impracticabilidad de vuelo VFR sobre o alrededor del área, debido al mal tiempo y al terreno, y la operación no pone en peligro las actividades de rescate y no son conducidas para el propósito de observación del desastre;

5) La aeronave esté llevando periodistas acreditados apropiadamente en vuelo autorizado por la DGAC y la operación sea conducida con la separación

debida por encima de altitudes utilizadas por las aeronaves que prestan auxilio a la aeronave en desastre.

d) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(3) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro del área o sea necesario por la imposibilidad de un vuelo VFR en el área debido al mal tiempo, y la operación no sea conducida para el propósito de observación del incidente o evento;

2) La aeronave sea operada bajo un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC;

3) La aeronave esté llevando personal del incidente o autoridades policiales;

4) La aeronave esté llevando representantes de noticias acreditados apropiadamente y antes de entrar a esa área un plan de vuelo sea llenado con la facilidad ATC apropiada especificada en el NOTAM.

e) Los planes de vuelo llenados y las especificaciones hechas son la facilidad ATC bajo esta sección incluirá la siguiente información:

1) Identificación de la aeronave, tipo y color;

2) Frecuencia de radio-comunicaciones a ser usada;

3) Tiempo propuesto de ingreso y salida del área designada;

4) Nombres de las organizaciones y medios de noticias y propósitos del vuelo; y

5) Cualquier otra información solicitada por el ATC.

91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.

a) Esta sección prescribe el proceso para la utilización de los NOTAM emitidos por la DGAC en casos de emergencia.

b) Cuando la autoridad ATC determine que existe o existirá una condición de emergencia relacionada con su capacidad para operar el sistema de control de tránsito aéreo durante las cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:

1) La autoridad ATS emitirá inmediatamente una restricción al tránsito aéreo en respuesta a la condición de emergencia; y

2) La autoridad ATS publicará las restricciones utilizando el sistema de distribución de NOTAM; esos NOTAM se referirán a reglas o regulaciones de información y comunicación que regulan las operaciones de vuelo, el uso de las facilidades de navegación y designación del espacio aéreo en el cual las reglas y regulaciones se aplicarán.

c) Cuando un NOTAM ha sido emitido bajo esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave u otro aparato gobernado por la regulación referida dentro de espacio aéreo designado, excepto que esté de acuerdo con las autorizaciones, términos y condiciones prescritas en la regulación cubierta por el NOTAM.

91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad del Jefe del Estado Dominicano o de Jefes de Estado de Gobiernos extranjeros.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave en el área que vaya a ser visitada o por la cual vaya a transitar el Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros de acuerdo a las restricciones que hayan sido establecida por la DGAC y publicada mediante la emisión de un NOTAM.

b) Cuando se proporcione Servicio de Control de Tránsito Aéreo a la aeronave que conduzcan al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros, la separación y radiocomunicaciones se proporcionarán con tratamiento especial.

c) Cuando la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros operen de conformidad con la Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR), se le aplicará cualquiera de los siguientes mínimos de separación al que resulte más apropiado, entre dicho vuelo y cualquier otra aeronave controlada:

1)	Vertical	2,000 pies
2)	Longitudinal	20 minutos
3)	DME	40 millas náuticas
4)	RADAR	20 millas.

d) Se dará prioridad a las radiocomunicaciones de la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros, sobre las radiocomunicaciones con las demás aeronaves, excepto en el caso de una emergencia declarada, en cuyo caso se aplicarán los procedimientos que se describen en el párrafo f).

e) Las radiocomunicaciones con la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o a jefes de estado gobiernos extranjeros, se tratarán como información restringida y sólo se divulgarán a personas expresamente autorizadas por la autoridad competente.

f) En la prestación del Servicio de Control de Tránsito Aéreo el orden de prioridad en los procedimientos de las separaciones y radiocomunicaciones de las aeronaves, se dará en los casos que se describen a continuación:

1) Se dará prioridad número uno a cualquier aeronave que se encuentre en estado de emergencia y requiera atención inmediata.

2) Se dará prioridad número dos a cualquier aeronave que se encuentre en estado de urgencia y conduzca personas que requieran atención inmediata, tales como enfermos o heridos graves, aeronaves que acudan en auxilio o rescate en caso de desastre o emergencia nacional, aeronaves en misión de evacuación de personas y los vuelos de búsqueda y salvamento.

3) Se dará prioridad número tres a la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o a jefes de estado de gobiernos extranjeros.

Nota: Cuando una aeronave sea objeto de Interferencia Ilícita (secuestro), se le dará tratamiento de aeronave en emergencia.

91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana o pilotar ninguna aeronave bajo la autorización de un titular de una licencia emitida por la DGAC, dentro de las áreas designada en un NOTAM como espacios para operaciones de vuelo, excepto cuando sea autorizada por el ATC.

91.144 Restricción temporal de operaciones de vuelo durante condiciones anormales de alta presión barométrica.

a) *Restricciones de Vuelo Especial.* Cuando cualquier información indica que la presión barométrica en la ruta de vuelo actualmente excede o excederá 31 pulgadas de mercurio, ninguna persona puede operar una aeronave o iniciar un vuelo contrario a los requerimientos establecidos por la DGAC y publicados en un NOTAM emitidos bajo esta sección.

b) *Permiso de Desviación.* La DGAC podrá autorizar cualquier desvío de la restricción emitida bajo el párrafo (a) de esta sección para permitir el suplir emergencia, transporte, o dar servicios médicos a comunidades aisladas, donde la operación pueda ser conducida con un nivel de seguridad aceptable.

91.145 - 91.149 RESERVADO

91.151 Requisitos de cantidad de combustibles y aceite para vuelos visuales (VFR)

1) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en un avión durante el día sin que, después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 30 minutos adicionales.

2) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo nocturno bajo reglas de vuelo visual en un avión sin que, después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 45 minutos adicionales.

3) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en un helicóptero sin que después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 20 minutos adicionales.

91.153 Planes de Vuelo

a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de Tránsito Aéreo, se dará en forma de plan de vuelo antes de realizar:

1) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;

2) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de información de vuelo;

3) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;

4) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;

5) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.

Nota.- La expresión "plan de vuelo" se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que

comprenda la totalidad de la ruta de vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

b) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de transito aéreo o a la estación correspondiente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

c) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de información de vuelo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de información de vuelo; o

2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicios de información de vuelo.

d) **Contenido del plan de vuelo**

(a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinente:

- Identificación de aeronave
- Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta
- Equipos
- Aeródromo de salida (véase la Nota 1)
- Hora prevista de fuera calzos (véase la Nota 2)
- Velocidades de crucero
- Niveles de crucero
- Ruta que ha de seguirse
- Aeródromo de destino y duración total prevista
- Aeródromos de alternativa
- Autonomía
- Número total de personas a bordo
- Equipo de emergencia y de supervivencia
- Otros datos.

Nota 1.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

Nota 2.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

Nota 3.- Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronave, por ejemplo, helicópteros o globos.

e) **Modo de completar el plan de vuelo**

1) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.

2) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

f) **Cambios en el plan de vuelo**

a) A reserva de los cambios inadvertidos como: desviación respecto a la derrota, variación de la velocidad aerodinámica verdadera y cambio de la hora prevista; todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1.- La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

Nota 2.- Los procedimientos para presentar cambios de los planes de vuelo repetitivos figuran en la Parte 16 del Doc.4444 ATM/501 (Procedimientos Mixtos).

g) **Expiración del plan de vuelo**

1) A menos que la autoridad ATS competente prescriba

2) A otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente, por radiofonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un

plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

3) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

4) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.

5) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegadas son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

6) Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

(a) identificación de la aeronave;
(b) aeródromo de salida;
(c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
(d) aeródromo de llegada;
(e) hora de llegada.

Nota.- Siempre que se requiera aviso de llegada, el incumplimiento de estas disposiciones puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de control de tránsito aéreo, y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

91.155 Reglas de Vuelo Visual (VFR)

a) Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la siguiente Tabla:

Clase	Tipo de Vuelo	Separación Proporcionada	Servicios Suministrados	Mínimas de Visibilidad VMC Y distancia de las nubes*	Limitaciones de Velocidad	Requisitos de Radio comunicación	Sujeto a Autorización ATC
A	Sólo IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
B	IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	8 Km. a 3,050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3,050 m (10,000 ft.) AMSL Libre de nubes	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	VFR de IFR	1) Servicio de Control de Transito Aéreo para la separación de IFR; 2) Información de Transito VFR/VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
D	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si

	VFR	Ninguna	Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
E	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo e información de tránsito sobre vuelos VFR, en la medida de lo Posible	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	Ninguna	información de tránsito en la medida de lo Posible	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
F	IFR	IFR desde IFR tan amplia como sea practico	Servicio de asesoramiento de tráfico; servicio de información de vuelo.	No aplica	250Kt IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL	Continua en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de Información de vuelo	8 Km. a y sobre 3050M (10,000ft)AMSL. 5 Km. debajo de 3050M (10,000 Ft.)AMSL. Libre de nubes. A y debajo de 900M AMSL ó 300M sobre el terreno lo que sea mayor. 5KM** libre de nubes y a la vista de tierra o agua	250KT IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL	No	No

G	IFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	No aplica	250KT IAS debajo de 3050 (10,000FT) AMSL	Continua en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	8 Km. a y sobre 3050M (10,000ft)AMSL. 5 Km.** debajo de 3050M (10,000 Ft.)AMSL. 1500M horizontales; 300M distancia vertical desde las nubes.	250KT IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL.	No	No

** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competentes:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1 500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los HELICOPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo *inferior a 1500 m* si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

b) Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, en vuelos VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

1) si el techo de nubes es inferior a 450 m (1,500 ft); o

2) si la visibilidad en tierra es inferior a 5 km.

c) A menos que lo autorice la autoridad ATS competente, no se realizarán vuelos VFR:

1) por encima del nivel de vuelo 200;

2) a velocidades transónicas y supersónicas.

d) No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo.

e) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, los vuelos VFR no se efectuarán:

1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;

2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en g) 1), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua.

f) A no ser que se indique de otro modo en las Autorizaciones de Control de Tránsito Aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900 m (3000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en 91.159.

g) Los vuelos VFR cumplirán las disposiciones de 91.123:

1) Cuando se realicen en el espacio aéreo de Clases B, C y D;

2) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o

3) Cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.

h) Un vuelo VFR que se realice dentro de áreas, hacia áreas o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS competente de acuerdo con 91.153 a) 3) o a) 4), mantendrá continuamente la escucha de la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que suministre el Servicio de Información de Vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.

Nota:- Los dispositivos similares de señalización automática satisfacen el requisito de mantener la escucha.

i) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):

1) Si ha presentado un plan de vuelo, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado; o

2) Cuando así lo requiera el RAD 91.153, someterá un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo y deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

91.157 Reservado

Intencionalmente en blanco

91.159 Tabla de nivel de vuelo o altitud crucero de acuerdo a la derrota.

Excepto mientras esté en un patrón de espera por dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, cada persona operando una aeronave bajo VFR en una altitud crucero de más de 3,000 pies sobre la superficie, deberá mantener la altitud apropiada descrita abajo, a menos que de otro modo sea autorizado por el ATC:

DERROTA												
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
	Altitud			Altitud			Altitud			Altitud	
Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1,000	-	-	-	20	600	2,000	-	-	-
30	900	3,000	35	1,050	3,500	40	1,200	4,000	45	1,350	4,500
50	1,500	5,000	55	1,700	5,500	60	1,850	6,000	65	2,000	6,500
70	2,150	7,000	75	2,300	7,500	80	2,450	8,000	85	2,600	8,500
90	2,750	9,000	95	2,900	9,500	100	3,050	10,000	105	3,200	10,500
110	3,350	11,000	115	3,500	11,500	120	3,650	12,000	125	3,800	12,500
130	3,950	13,000	135	4,100	13,500	140	4,250	14,000	145	4,400	14,500
150	4,550	15,000	155	4,700	15,500	160	4,900	16,000	165	5,050	16,500
170	5,200	17,000	175	5,350	17,500	180	5,500	18,000	185	5,650	18,500
190	5,800	1,9000	195	5,950	19,500	200	6,100	20,000	205	6,250	20,500
210	6,400	21,000	215	6,550	21,500	220	6,700	22,000	225	6,850	22,500
230	7,000	23,000	235	7,150	23,500	240	7,300	24,000	245	7,450	24,500
250	7,600	25,000	255	7,750	25,500	260	7,900	26,000	265	8,100	26,500
270	8,250	27,000	275	8,400	27,500	280	8,550	28,000	285	8,700	28,500
290	8,850	29,000				300	9,150	30,000			
310	9,450	31,000				320	9,750	32,000			
330	10,050	33,000				340	10,350	34,000			
350	10,650	35,000				360	10,950	36,000			
370	11,300	37,000				380	11,600	38,000			
390	11,900	39,000				400	12,200	40,000			
410	12,500	41,000				430	13,100	43,000			
450	13,700	45,000				470	14,350	47,000			
490	14,950	49,000				510	15,550	51,000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

91.161-91.165 Reservado

91.167 Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

a) *Equipo de las aeronaves.* Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipos de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar.

b) *Niveles mínimos.* Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por la DGAC, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

1) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km. con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;

2) en cualquier otra parte distinta de la especificada en a), a un nivel de por lo menos 300 m (1,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

Nota.- La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo.

c) *Cambio de vuelo IFR a VFR.*

1) Toda aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, si h a sometido un plan de vuelo, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo que se cancela el vuelo IFR, y le comunicará los cambios que hayan que hacerse en su plan de vuelo vigente.

2) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con éstas, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

d) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado**

1) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de:

(a) las tablas de niveles de cruceros de 91.159, o

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410, con la excepción

de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en 91.159 no se aplicará si otra cosa se indica en las autorizaciones del control de tránsito aéreo se especifica por la autoridad ATS competente en las publicaciones de información aeronáutica.

e) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado**

1) *Niveles de crucero.* Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:

(a) la tabla de niveles de crucero de 91.159, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3,000 ft) sobre el nivel medio del mar;

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410.

Nota.- Esta disposición no impide el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

f) **Requisitos de cantidad de combustibles y aceite para vuelos por instrumentos (IFR).**

Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas IFR, sin que después de considerar los vientos pronosticados y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para:

1) Completar el vuelo al primer aeropuerto en que intente aterrizar;

2) Volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) Volar desde ese aeropuerto por 45 minutos a velocidad normal, o en caso de helicópteros, volar después de eso por 30 minutos a velocidad normal.

91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).

a) A menos que de otra forma esté al respecto autorizado por el ATC, toda persona que llene un plan de vuelo IFR tendrá que dar toda la información requerida en 91.153 d).

b) Aeropuertos alternos, condiciones mínimas del tiempo para IFR: Ninguna persona podrá llenar un plan de vuelo IFR si al momento de la llegada al aeropuerto alterno las condiciones meteorológicas están bajo los mínimos autorizado o el equipo de la aeronave o facilidades aeroportuarias, si:

1) Es un procedimiento de aproximación instrumental, ha sido publicado para ese aeropuerto, los mínimos especificados de aeropuerto alterno deberán ser cumplido, o si alguno no esté especificado se guiarán por los siguientes mínimos:

   i) Para procedimientos de aproximación de precisión: Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

   ii) Para procedimientos de aproximación de no precisión: Techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

2) Si un procedimiento de aproximación por instrumento no ha sido publicado en las Publicaciones de Información Aeronáuticas para aeropuerto de alternativa: Los mínimos de techo y visibilidad serán aquellos que permitan el descenso desde la Altitud Mínima en Ruta (MEA), y realizar la aproximación y el aterrizaje bajo condiciones de Regla de Vuelo Visual (VFR).

a) Cancelación: Cuando un plan de vuelo ha sido activado. El piloto al mando una vez cancelado o completado el vuelo, notificará a la dependencia correspondiente del ATC.

91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil bajo IFR usando el sistema VOR de radio navegación, a menos que el equipo VOR de esa aeronave:

1) Sea mantenido, verificado o inspeccionado bajo un procedimiento aprobado; o

2) Haya sido verificado operacionalmente dentro de los treinta (30) días precedentes, y esté dentro de los límites del error de rumbo permisible indicado y establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta sección.

b) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, toda persona que conduzca una verificación al VOR bajo el párrafo (a)(2) deberá:

1) En el aeropuerto de partida previsto, usar una señal de prueba radiada por una estación operada por la DGAC, o por una estación de reparación de radio, certificada y apropiadamente calificada para chequear los equipos VOR, siendo el error de rumbo máximo permisible más o menos 4°; o

2) Si no hay definida una señal de prueba en el aeropuerto del que se prevé partir, usar un punto sobre superficie del aeropuerto designado por la DGAC, como punto de verificación del sistema VOR, o fuera de la República Dominicana, por una autoridad apropiada la amplitud máxima admisible de error de rumbo es más o menos 4°;

3) Si no hay disponible ninguna señal de prueba, o el punto de verificación designado, usar un punto de verificación de uso aéreo designado por la DGAC, o fuera de la República Dominicana, por la autoridad respectiva, el máximo error de rumbo permisible es más o menos 6º; o

4) Si no hay señal o punto de verificación durante el vuelo:

i) Seleccionar un radial VOR que esté situado a lo largo de la línea central de una ruta aérea establecida por VOR.

ii) Seleccionar un punto prominente en tierra, preferentemente a más de 20 millas náuticas desde la estación terrestre del VOR y maniobrar la aeronave directamente sobre dicho punto, a una altitud razonable; y

iii) Notar el rumbo de VOR indicado por el receptor, cuando se sobrevuele el punto sobre tierra la variación máxima permitida entre el radial publicado y el rumbo indicado es de 6º.

c) Si se instala en la aeronave un sistema dual de VOR (con unidades independientes una de otra, excepto por la antena), la persona que verifique el equipo puede contrastar un sistema con el otro, en lugar del procedimiento de verificación especificado en el párrafo (b) de esta sección. Ambos sistemas deberán ser sintonizados en la misma estación de tierra VOR y anotar la orientación indicada de esa estación. La máxima variación permisible entre las dos marcaciones será de 4º.

d) Toda persona realizando la verificación operacional de un VOR, como se especifica en el párrafo (b) o (c) de esta sección, deberá:

1) Realizar las siguientes entradas en el historial de la aeronave u otro registro y firmarlas: la fecha, lugar y error de rumbo.

2) Además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación tal como se especifica en el párrafo (b)(1) de esta sección, el titular del certificado de taller de reparación o cuando corresponda, el representante técnico del mismo debe realizar una entrada en el historial de la aeronave u otro registro, certificando el rumbo transmitido por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.

91.173 Requisitos de plan de vuelo y autorización del ATC.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en un espacio aéreo controlado bajo IFR, a menos que:

a) Esa persona haya presentado un plan de vuelo IFR; y

b) Esa persona haya recibido la autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada. Dicha autorización contendrá lo siguiente:

1) Identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;

2) El límite de la autorización;

3) La ruta de vuelo;

4) El nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde;

NOTA: Si la autorización, por lo que respecta a los niveles, abarca únicamente a parte de la ruta es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el cual afecta la parte de la autorización que atañe, siempre que sea necesario para cumplir con 91.153(a).

5) Las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización.

NOTA: La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo.

91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).

a) Aproximaciones por instrumentos hacia aeropuertos civiles. A menos que de otro modo sea autorizada por la DGAC, para los propósitos de lo establecido en los párrafos (a) hasta (k) de esta sección, toda persona operando una aeronave civil, cuando sea necesario realizar una aproximación por instrumento a un aeropuerto civil, deberá usar un procedimiento de aproximación por instrumento prescrito y publicado en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) para ese aeropuerto.

b) DH ó MDA autorizado. Cuando el procedimiento de aproximación por instrumentos requiera el uso de DH ó MDA autorizado, se utilizará el más alto de los siguientes:

1) El DH ó MDA prescrito para el procedimiento de aproximación;

2) DH ó MDA prescrito para el piloto al mando; o

3) El DH ó MDA para el cual la aeronave está equipada.

c) Operación debajo del DH ó MDA. Cuando un DH o MDA sea aplicable, ningún piloto podrá operar una aeronave civil en cualquier aeropuerto que opere bajo un MDA autorizado a menos que:

1) La aeronave esté continuamente en una posición en la cual el descenso pueda ser hecho a un régimen normal de descenso usando las maniobras normales y para operaciones conducidas bajo el RAD 121 ó 135, a menos que el régimen de descenso permita el aterrizaje en la zona de toma de contacto (touchdown) de la pista que se intente aterrizar.

2) La visibilidad de vuelo no será menor que la visibilidad prescrita en el mínimo de aproximación por instrumentos publicado para esa pista; y

3) Excepto en la aproximación de categoría II ó III donde cualquier requisito de referencia visual sea necesario y especificado por la DGAC, por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista debe ser claramente identificable para el piloto:

   i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no pueda descender a menos de 100 pies por encima de la elevación de la zona de toma de contacto (touchdown), usando luces de aproximación como referencia a menos que las barras de terminación rojas o las barras de fila del lado rojo estén visibles e identificables.

   ii) El umbral de pista.

   iii) Las marcas del umbral de pista.

   iv) Las luces del umbral de pista.

   v) La pista y las luces de identificación del final de la pista.

   vi) Luces de indicador de la senda de aproximación visual. (V.A.S.I.).

   vii) La zona de toque o las marcas de la zona de toque.

   viii) Las luces de la zona de toque.

   ix) La pista o señales de la pista.

   x) Las luces de la pista.

d) Aterrizaje. Ningún piloto operando una aeronave civil, podrá aterrizar esa aeronave cuando la visibilidad de vuelo sea menor que la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos utilizado.

e) Procedimientos de aproximación frustrada: Todo piloto operando una aeronave civil deberá ejecutar un procedimiento de aproximación frustrada cuando exista cualquiera de las siguientes condiciones:

1) En cualquier momento que los requisitos del párrafo (c) de esta sección no se hayan cumplido:

i) Cuando la aeronave esté siendo operada por debajo del MDA; o

ii) Tan pronto se haya llegado al punto de aproximación frustrada incluyendo un DH, donde la DH haya sido especificado y su uso sea requerido o en cualquier momento hasta el toque final.

2) Durante una aproximación circulando cuando una pista identificable de un aeropuerto no sea distinguida por el piloto durante el vuelo o por encima del MDA, a menos que la incapacidad de visión sea como consecuencia de un viraje normal de la aeronave.

f) Mínimos de despegue en aeropuerto civil: A menos que sea autorizado de otra manera por la DGAC, ningún piloto que opere una aeronave bajo esta sección o las secciones 121, 127, 129 ó 135 puede despegar de un aeródromo civil bajo condiciones IFR a menos que la condición de techo y visibilidad sean iguales o superiores a las condiciones mínimas para despegue IFR para ese aeródromo. De no existir prescripciones para el aeródromo, se aplicarán las siguientes:

1) Para aeronave con dos (2) motores: (excepto helicóptero) 1 milla terrestre de visibilidad.

2) Para aeronave con dos (2) o más motores: ½ milla terrestre de visibilidad.

3) Para helicóptero: ½ milla terrestre de visibilidad.

g) Valores comparables de RVR y visibilidad terrestre:

1) Excepto para las categorías II y III, si los mínimos de RVR para despegue o aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos, pero el RVR no es informado para la pista de operación, el mínimo de RVR sean convertidos a la visibilidad del terreno de acuerdo a la tabla del párrafo (h)(2) de esta sección y será la visibilidad mínima para despegue y aterrizaje en esa pista.

2)

RVR (Pies)	Visibilidad (Millas Terrestres)	Visibilidad (Metros)
1.600	¼	500
2.400	½	800
3.200	5/8	1.000
4.000	¾	1.300
4.500	7/8	1.500
5.000	1	1.600
6.000	1 ¼	2.000

h) Operaciones de rutas no publicadas y uso de radar en procedimientos de aproximación por instrumentos: Cuando el uso del radar es aprobado para propósitos de ATC, a demás de la función de supervisión y vigilancia, puede ser utilizado en conjunto con otras radioayudas para procedimiento de vectoreo radar y podría ser utilizado para establecer guía de curso a través de segmentos de un procedimiento de aproximación hacia el curso del tramo final del mismo.

Cuando opere en una ruta no publicada o mientras esté en el vector del radar de aproximación, el piloto, luego de haber recibido una autorización para aproximación, además de cumplir con lo establecido en la sección 91.177 deberá mantener la última altitud asignada hasta que la aeronave esté establecida en un segmento de una ruta publicada o en un procedimiento de aproximación por instrumentos, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC. Después que la aeronave esté establecida, las altitudes publicadas aplicarán para descenso dentro de cada ruta siguiente o segmento de aproximación, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC.

Una vez haya llegado al curso de aproximación final, el piloto podrá completar su aproximación por instrumentos de acuerdo con los procedimientos aprobados o continuar con una aproximación de precisión vigilada por radar.

i) Limitaciones para giro de procedimiento. En el caso de que se le haya asignado una vector del radar hacia una aproximación radar o punto fijo, ningún piloto puede iniciar giros de procedimiento a menos que haya sido autorizado por el ATC.

j) Componentes de ILS.

1) Los componentes básicos para la instalación de un sistema ILS en tierra son:

i) Localizador (localizer).

ii) Senda de planeo (Glide Slope).

iii) Marcador exterior (Outer Marker).

iv) Marcador medio (Middle Marker).

v) El marcador interior (Inner Marker) cuando sea instalado para la CAT II ó III.

2) El DME, VOR o NDB autorizado para un procedimiento de aproximación de no precisión o de vigilancia de radar, puede ser sustituido por el marcador exterior.

91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.

a) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ninguna persona podrá operar una aeronave IFR en condiciones por debajo de:

1) Las alturas mínimas publicadas; y

2) Si no hay alturas mínimas publicadas:

i) En caso de operaciones sobre áreas designadas como áreas montañosas en el AIP, a una altura de 2,000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas desde el curso de vuelo.

ii) En cualquier otro caso, a una altura de 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas del curso a ser volado.

Si un MEA y un MOCA son prescritos para una ruta particular o un segmento de ruta particular o un segmento de ruta, una persona podrá operar una aeronave por debajo de la MEA, pero no más bajo que la MOCA, cuando se encuentren a veintidós 22 millas náuticas del VOR.

b) El ascenso hacia una altitud IFR mínima deberá comenzar inmediatamente después de pasar el punto más allá en el cual la altitud mínima se requiere. Excepto cuando existan obstáculos sobre el terreno, el punto más allá en el cual una altitud mínima se requiere, deberá ser cruzado por encima del MCA aplicable.

91.179 Altitud de crucero o nivel de vuelo por instrumentos.

a) **En espacio aéreo controlado**. Toda persona operando una aeronave bajo IFR en vuelo a nivel crucero en un espacio aéreo controlado, deberá mantener la altitud o nivel de vuelo asignado a esa aeronave por el ATC.

b) **En espacio aéreo no controlado.** Excepto mientras circule en un patrón de espera de dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, toda persona que opere una aeronave bajo IFR a nivel de vuelo de crucero en espacio aéreo no controlado, mantendrá una altitud apropiada como sigue:

1) Cuando opere debajo de los 17,000 pies MSL:

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier millar impar de altitud MSL tal como 3,000, 5,000, 7,000; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier millar par MSL tal como 2,000, 4,000, 6,000.

2) Cuando se opere por encima de los 17,000 pies MSL pero por debajo del nivel del vuelo 290; y

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179° cualquier nivel de vuelo impar tal como 190, 210, 230; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo par tal como 180, 200 ó 220.

3) Cuando se opere a nivel de vuelo por encima de 290 (inclusive); o

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier nivel de vuelo en intervalo de 4,000 pies empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 290 tal como el nivel de vuelo de 290, 330, 370; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo en intervalos empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 310 tal como el nivel de vuelo de 350 ó 390.

91.181 Curso a ser volado.

A menos que de otra manera sea autorizado por el ATC, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de un espacio aéreo controlado bajo IFR, excepto por lo siguiente:

a) En una aerovía, a través de la línea central de esta aerovía.

b) En cualquier otra ruta a lo largo de un curso directo entre las ayudas de navegación definidas para esa ruta.

91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.

El piloto al mando de toda aeronave operando bajo IFR en espacio aéreo controlado, se mantendrá atento a la frecuencia asignada e informará por radio tan pronto como sea posible:

a) La hora y altitud de cada punto que pase o el informe de los puntos especificados por el ATC, excepto cuando la aeronave esté bajo el control de radar, sólo reportará los puntos que le solicite el ATC

b) Cualquier condición del tiempo que no hayan sido pronosticada; y

c) Cualquier otra información relacionada a la seguridad de vuelo.

91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.

a) **Generalidades:** Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en b), la aeronave observará los procedimientos de fallas de comunicaciones prescritos en 91.186 y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. Además la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales como está establecida en 91.125.

b) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), la aeronave:

1) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;

2) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y

3) Notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del Control de Tránsito Aéreo.

c) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), o si las condiciones son tales que no es posible terminar el vuelo con lo prescrito en b) (véase la nota 1), la aeronave:

1) A menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

2) Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en 3), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

3) Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en 2), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado

recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

4) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación asignada; y

5) Aterrizará de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en 3), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo lo que resulte más tarde.

6) Si la aeronave ha sido dirigida mediante guía de vector radar, seguirá por la ruta directa desde el punto de falla de la radiocomunicación hasta el fijo especificado en la autorización de la guía del vector.

Nota 1:- Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas, b) se refiere a todos los vuelos controlados mientras que c) comprende únicamente los vuelos IFR.

Nota 2:- El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en le espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente falla de las comunicaciones observará las disposiciones de c).

91.186 Procedimientos de Fallas de Comunicaciones

Aire - Tierra

a) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta tentativa no da resultado la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con otras aeronaves u otras estaciones aeronáuticas, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, una aeronave que trabaje en la red deberá observar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

b) Si fallasen los intentos especificados en a) la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en la frecuencia o frecuencias designadas, precedido de la frase **"TRANSMITIENDO A CIEGAS"** y, si fuera necesario, incluirá del destinatario o destinatarios del mensaje.

c) Normas y Procedimientos. En la operación de red un mensaje que se transmite a ciegas debería ser transmitido dos veces, tanto en la frecuencia principal como en la secundaria. Antes de cambiar la frecuencia la aeronave debería anunciar a que frecuencia va a pasar.

Falla del Receptor

d) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a fallas del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en la frecuencia utilizada, precedidos de la frase **" TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR".** La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

e) Una aeronave a la que se proporcione control de Tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir con lo que se estipula en d) transmitirá información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

f) Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación por falla del equipo de a abordo, seleccionará, si está equipada al respecto, la clave apropiada SSR 7600 para indicar la falla de radio, en la FIR del Espacio Aéreo Dominicano.

Tierra - Aire

g) Si la estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una estación de aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principales y secundarias que se cree que la aeronave esté utilizando, hará lo siguiente:

1) Solicitará de otras estaciones aeronáuticas que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario;

2) Pedirá a otras aeronaves en la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico, si fuera necesario.

h) La disposición de g) también se aplicarán:

1) A petición de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo interesada;

2) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave tal que de lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones.

Nota:- La autoridad ATS apropiada puede prescribir un período de tiempo específico

i) Si las tentativas especificadas en g) fallan, la estación aeronáutica deberá transmitir mensajes dirigidos a la aeronave, a parte de los mensajes que contienen permisos de control de tránsito aéreo, mediante transmisión a ciegas en la frecuencia o frecuencias que se crea que la aeronave esté escuchando.

j) La transmisión a ciegas de permisos o instrucciones de control de tránsito aéreo no se efectuará a las aeronaves, excepto a solicitud específica del remitente.

k) Notificación de fallas de comunicaciones. La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo apropiada y a la empresa explotadora de la aeronave, lo más pronto posible, toda falla de la comunicación aeroterrestre.

91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes de mal funcionamiento.

a) El piloto al mando de toda aeronave operando en espacio aéreo controlado bajo IFR, reportará lo más pronto posible al ATC cualquier mal funcionamiento del equipo de navegación, aproximación o comunicación ocurrido en el vuelo.

b) En todo reporte requerido por el párrafo (a) de esta sección, el piloto al mando incluirá lo siguiente:

1) Identificación de aeronave;

2) Equipo afectado;

3) Cual es el grado de afectación estimado, de la capacidad del piloto para conducir la operación con la falla producida bajo IFR con el sistema ATC fuera de servicio; y

4) Naturaleza y extensión de la asistencia deseada del ATC.

91.189 Operaciones de Categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.

a) Ninguna persona podrá operar un avión civil en operación de categoría II y III, a menos que:

(1) La tripulación de vuelo del avión consista de un piloto al mando y un segundo al mando que posean las autorizaciones y habilitaciones prescritas en 61.3 de este capítulo;

(2) Cada miembro de la tripulación tenga conocimiento adecuado de, y familiaridad con el avión y los procedimientos a ser usado; y

(3) El panel de instrumentos frente al piloto que controla el avión tiene la instrumentación apropiada para el tipo de sistema de guía de control de vuelo que este siendo usado.

b) A menos que de otra manera sea autorizado por la DGAC, ninguna persona puede operar una aeronave civil en operaciones de categorías II y III a menos que cada

componente terrestre requerido para esa operación y el equipo de abordo relacionado esté instalado y operando.

c) Altura de decisión autorizada (DH). Para el propósito de esta sección, cuando el procedimiento a ser usado prevé y requiere el uso de una DH, la DH autorizada es la mayor de las siguientes:

1) La DH prescrita por el procedimiento de aproximación

2) La DH prescrita porra el piloto al mando

3) La DH para la que el avión está equipado

d) A menos que de otra manera lo autorice la DGAC, ningún piloto operando un avión en una aproximación en categoría II o III que prevé y requiere el uso de una DH puede continuar la aproximación debajo de la altura de decisión autorizada a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) La aeronave esté en una posición desde la cual se pueda efectuar un descenso hasta el aterrizaje en la pista propuesta a un régimen de descenso y maniobras normales y donde ese régimen de descenso permita el contacto en la zona designada de contacto de la pista de aterrizaje propuesta

2) Por lo menos una de las siguientes referencias visuales de la pista de aterrizaje propuesta esté claramente visible e identificable para el piloto.

i. El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no pueda descender debajo de 100 pies encima de la elevación de la zona de contacto utilizando las luces de aproximación como una referencia, a menos que las barras rojas limitantes o las barras rojas de las hileras laterales estén también claramente visibles e identificables.

ii. El umbral

iii. Las marcaciones del umbral

iv. Las luces del umbral

v. La zona de contacto o sus marcaciones

vi. Las luces de la zona de contacto

e) A menos que de otra manera lo autorice la DGAC, cada piloto operando una aeronave debe ejecutar inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada, siempre que, previo al contacto; no se cumplan los requerimientos del párrafo (d) de esta sección.

f) Ninguna persona puede aterrizar esa aeronave usando una aproximación en categoría III sin altura de decisión, a excepción de los que se acojan a las provisiones de una carta de autorización emitida por la DGAC,

g) Los párrafos (a) hasta (g) de esta sección no aplican a operadores de certificados emitidos bajo los RAD'S 121,129 o 135. Ninguna persona puede operar una aeronave civil en operaciones de categoría II o III conducidas por operadores de certificados emitidos bajos los RAD'S 121,129 o 135 a menos que las operaciones sean conducidas de acuerdo con las operaciones específicas del poseedor del certificado de explotación.

91.191 Manual de Categoría II y III.

a) Excepto a lo estipulado en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión civil matriculado en la República Dominicana en operaciones de categoría II y III a menos que:

1) Esté disponible en esa aeronave un manual actualizado y aprobado de categoría II y III.

2) La operación sea conducida conforme a los procedimientos, instrucciones y limitaciones del referido manual;

3) Los instrumentos y equipos listados en el manual que son requeridos para una operación particular de categoría II y III hayan sido inspeccionados de acuerdo al programa de mantenimiento contenido en el manual

b) Cada operador debe mantener una copia actualizada de cada manual aprobado en su base de operación principal y mantenerlo disponible para inspección cuando lo solicite la Autoridad de Aeronautica Civil.

c) Esta sección no aplica a operaciones conducidas a poseedores de certificados bajos los RADS 121 O 135.

91.193 Certificado de autorización para ciertas operaciones de Categoría II.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.195 - 91.199 Reservado.

Sección "C" - Requerimientos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.201 Reservado.

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.

a) Excepto por lo previsto en la sección 91.715 y 103 de este RAD ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que dentro de la misma se encuentre:

1) Un certificado de aeronavegabilidad de la República Dominicana apropiado y vigente. Cada certificado de aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el registro nacional de aeronaves.

2) Un certificado de matrícula de la República Dominicana o un certificado de matrícula emitido bajo las leyes de otro Estado contratante de OACI.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que se exhiba el certificado de aeronavegabilidad requerido por el párrafo (a) de esta sección, en la cabina de pasajeros o en la entrada a la cabina de mando de forma tal que sea legible para los pasajeros o tripulación.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave con un tanque de combustible instalado dentro del compartimiento de pasajeros o en alguno de los compartimentos de equipaje, a menos que su instalación haya sido cumplida conforme al RAD 43 y una copia del formulario FM-6 (337) autorizando aquella instalación que se encuentre a bordo de la aeronave.

91.205 Aeronaves civiles propulsadas por motores con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.

a) Generalidades: Excepto por lo previsto en los párrafos (c)(3) y (e) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave propulsadas por motores con un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana en cualquier operación descrita en los párrafos (b) a (e) de esta sección, a menos que esa aeronave cuente con los instrumentos y el equipo especificado en esos párrafos, o los equivalentes aprobados por la DGAC para ese tipo de operación y que estos estén en condiciones operativas.

b) Para vuelo VFR durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipo:

1) Indicador de velocidad.

2) Altímetro.

3) Indicador magnético de dirección (brújula).

4) Tacómetro para cada motor.

5) Indicador de presión (manómetro) de aceite, para cada motor que utilice circuito de presión de aceite.

6) Indicador de temperatura (termómetro) para todo motor refrigerado por líquido.

7) Indicador de temperatura de aceite para todo motor refrigerado por aire.

8) Indicador de presión de múltiple de admisión para cada motor recíproco aspirado (para aeronaves equipadas con hélices de pasos variables).

9) Indicador de cantidad de combustible para cada tanque.

10) Indicador de posición del tren de aterrizaje. (Si la aeronave tiene tren de aterrizaje retráctil).

11) Para aeronaves pequeñas que han obtenido su certificado de Tipo después del 11 de marzo de 1996, una luz roja o un sistema de luces blancas anticolisión. En caso de falla de cualquier luz del sistema anticolisión, se puede continuar operando la aeronave hasta un lugar donde ese sistema pueda repararse.

12) Si la aeronave opera comercialmente sobre agua y más allá de la distancia de planeo y sin potencia desde la costa, debe tener equipo de flotación rápidamente accesible para cada ocupante y por lo menos un artefacto pirotécnico para efectuar señales.

13) Un cinturón de seguridad aprobado con un medio de cierre de metal a metal para todo ocupante mayor de dos años.

14) Para aeronaves civiles pequeñas, fabricadas después del 18 de julio de 1978, deberán tener arneses de hombro aprobados para cada asiento delantero. Todo arnés de hombro debe estar diseñado para proteger a los ocupantes de heridas serias en su cabeza cuando estos experimentan fuerzas de inercia extremas durante un aterrizaje de emergencia. Todo arnés de hombro instalado en el lugar de cada miembro de la tripulación, debe permitirle a éste cuando esté sentado y el cinturón de seguridad y arnés de hombro ajustado, realizar todas las funciones necesarias para controlar el vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

    i) La fecha de fabricación de una aeronave es la fecha en que los registros de inspección de aceptación reflejan que la aeronave se ha completado y cumple con los datos de diseño de tipo aprobado por la Autoridad de Aeronáutica correspondiente, y

    ii) Un asiento delantero es el asiento localizado en el lugar del piloto o cualquier asiento a los lados de éste.

15) Un transmisor localizador de emergencia (ELT), si es requerido por la sección 91.207

16) Para aeronaves de categoría normal, utilitaria y acrobática con una configuración de asientos, excluyendo asientos de pilotos, de 9 ó menos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, cinturones de seguridad y arneses de hombro, que cuando no estén en uso, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con la rápida salida de sus ocupantes en una emergencia.

17) Para helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 los arneses de hombro para todo asiento, deben además de los requisitos contemplados en las secciones 27.2 ó 29.2 de los RAD 27 y 29, poseer un solo punto de liberación del sistema cinturón de seguridad y arneses de hombro.

c) Para vuelo VFR nocturno. Los siguientes instrumentos y equipos son requeridos:

1) Los instrumentos y equipos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

2) Luces de posición aprobadas de acuerdo al Anexo 8 de OACI.

3) Un sistema de luces de anticolisión rojas y blancas aprobadas. En el caso de una falla de cualquier luz del sistema de luces anticolisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde su reparación o reemplazo se pueda efectuar. Además, todas las aeronaves que están dotadas de luces estroboscópicas, adicionales a las luces anticolisión, podrán usarlas exclusivamente durante el vuelo o la permanencia en el área de aterrizaje.

4) Una luz eléctrica de aterrizaje;

5) Adecuada reserva de energía eléctrica para todo equipo eléctrico instalado y equipo de radio.

6) Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que se encuentren accesibles al piloto durante el vuelo.

7) Un indicador giroscópico de virajes.

8) Iluminación adecuada para los instrumentos de vuelo y equipo esencial para la operación de la aeronave.

9) Un indicador de velocidad vertical.

10) Una linterna eléctrica para cada uno de los tripulantes.

11) Un sistema de radio comunicación de dos vías.

d) Para el vuelo por IFR se requieren los siguientes instrumentos y equipos:

1) Instrumentos y equipos especificados en los párrafos (b) de esta sección y, para vuelos nocturnos, los instrumentos y equipos especificado en el párrafo (c) de esta sección.

2) Un sistema de radio comunicación de dos (2) vías y el equipo apropiado de navegación, para las estaciones de tierra que vayan a ser utilizadas.

3) Indicador giroscópico de velocidad de giro, excepto en las siguientes aeronaves:

i) Aeronaves con un tercer sistema de instrumentos de medida de actitud que pueda medir actitud de vuelo a través de 360° grados de cabeceo y alabeo (roll) instalado de acuerdo con lo dispuesto en la sección 121.305 (j).

ii) Helicópteros con un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de todas las actitudes de vuelo de hasta más o menos 80° grados de cabeceo y más o menos 120° grados de alabeo (roll) e instalado de acuerdo con la sección 29.1303 (g).

4) Indicador de deslizamiento (slip indicator);

5) Altímetro de precisión ajustable por presión barométrica;

6) Un reloj con cuadrante en horas, minutos y segundos con manecilla indicadora de segundo, o representación digital;

7) Generador o alternador de adecuada capacidad;

8) Indicador giroscópico de inclinación y cabeceo. (horizonte artificial);

9) Indicador giroscópico de dirección (girocompás o equivalente);

10) Un equipo aprobado de medición de distancia (DME).

e) Vuelo por encima de los 24,000 pies MSL (FL 240). Si un equipo de navegación VOR es requerido bajo el párrafo de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, por encima de FL 240, a menos que la aeronave esté equipada con equipo de medida de distancia aprobada (DME). Cuando el DME requerido por este párrafo falla encima de FL 240, el piloto al mando de la aeronave notificará inmediatamente al ATC y entonces puede continuar las operaciones de FL 240 al

aeropuerto siguiente, en el cual las reparaciones y el reemplazo del equipo pueden ser hechas.

f) Operaciones Categoría II. Los requerimientos para operaciones de Categoría II son los instrumentos y equipos especificados en:

1. Párrafo (d) de esta sección; y

2. El apéndice A de este RAD.

g) Operaciones de aproximación categoría III: La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

h) Exclusiones: El párrafo (f) de esta sección no aplica para operaciones conducidas por el propietario de un certificado emitido bajo los RAD 121 o 135.

NOTA: Pueden ser utilizadas combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los instrumentos que lo conformen por separado.

91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).

a) Excepto lo previsto en los párrafos (e) y (f) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT), que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C91, si el equipo fue instalado antes de julio del 1995.

b) Todo transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor, en el caso de choque por impacto, sea mínima. El ELT fijo o removible debe ser colocado en la aeronave lo más atrás posible.

c) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo (alternado o continuo) de más de una (1) hora; o

2) Ha vencido el 50% de su vida útil o para baterías recargables al 50% de su vida útil de carga, de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor. La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado

en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo (c)(2) de esta sección, no se aplica a las baterías (tales como baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas por el tiempo de almacenaje.

d) Todo ELT requerido en el párrafo (a) de esta sección debe ser inspeccionado cada doce (12) meses calendarios por:

1) Instalación adecuada;

2) Corrosión en la batería;

3) Operación de los controles y sensor de impacto; y

4) La presencia de suficiente señal radiada desde su antena.

e) No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección, una persona puede:

1) Trasladar por sus propios medios una aeronave adquirida recientemente, desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia; y

2) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse hasta un lugar donde si puedan ser realizados.

Ninguna persona, distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en ferry bajo los términos del párrafo (d) de esta sección.

f) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

1) Aeronaves propulsadas con motores de turbina;

2) Aeronaves que efectúan vuelos de itinerario por un titular de certificado como transportistas aéreos por itinerario;

3) Aeronaves que efectúan operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 5 millas náuticas del aeropuerto desde el cual aquellas operaciones hayan comenzado;

4) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y prueba de vuelo;

5) Aeronaves nuevas mientras están efectuado operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;

6) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo concernientes a aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas;

7) Aeronaves certificadas por la DGAC para propósitos de investigación y desarrollo;

8) Aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras o estudios de mercado;

9) Aeronaves equipadas para no llevar mas de una persona; y

10) Traslado en vuelo especial (ferry) de una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse, hasta un lugar donde puedan ser realizadas sujeto a lo siguiente:

i) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que en su registro contenga una anotación que incluya la fecha de remoción inicial, marca, modelo, número de serie, y la razón por la cual fue removido el transmisor, y le sea colocada una placa a la vista del piloto que le indique **"EL ELT NO ESTA INSTALADO"**

ii) Ninguna persona puede operar una aeronave más allá de 90 días después que se realizó la remoción inicial del ELT en la aeronave.

91.209 Luces de aeronaves.

Ninguna persona podrá:

a) Durante el período comprendido entre la puesta y salida del sol

1) Opera una aeronave a menos que tenga operativa las luces de posición.

2) Estacionar o mover una aeronave en las áreas de operaciones incluida la plataforma en la noche a menos que la misma esté:

i) Claramente iluminada;

ii) Con sus luces de posición iluminadas; y

iii) Se encuentre en una área que esté claramente delimitada con luces o señales adecuadas y que restrinja la circulación de cualquier vehículo u otra aeronave.

3) En operaciones acuáticas, amarrar una aeronave a menos que:

i) Tenga las luces acuáticas de iluminación encendidas;

ii) Se encuentre amarrada o anclada en un área donde las luces acuáticas no sean requeridas.

b) Operar una aeronave que esté equipada con un sistema de luces anticolisión a menos que estas estén encendidas. Sin embargo, las luces anticolisión no necesitan estar encendidas si el piloto al mando determina que es mejor tenerlas apagadas considerando las condiciones y seguridad de operación.

91.211 Oxígeno suplementario.

a) Generalidades. Ninguna persona podrá operar una aeronave registrada en la República Dominicana, a menos que se cumpla con lo siguiente:

1) A una altitud de cabina sobre 12,500 pies (MSL) hasta los 14,000 pies (MSL) inclusive, a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes con una duración de más de 30 minutos;

2) A una altitud de cabina sobre 14,000 pies (MSL), a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes;

3) A presiones de altitud de cabina sobre 15,000 pies (MSL), a menos que todos los ocupantes de la aeronave estén provistos con oxígeno suplementario.

b) Aeronaves con cabinas presurizadas:

1) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana con cabina presurizada en las siguientes circunstancias:

i) A altitudes de vuelo sobre FL250, a menos que haya diez (10) minutos de oxígeno adicional al oxígeno que establece el párrafo (a) de esta sección disponible para todo ocupante de la aeronave para uso en caso de descenso por pérdida de presurización.

ii) A altitudes de vuelo sobre FL350, a menos que uno de los pilotos que esté al mando de los controles de la aeronave esté usando una máscara para oxígeno que esté segura y sellada, que supla oxígeno cada vez que la presión en la cabina sea mayor de 14,000 pies (MSL). El piloto al mando no tendrá que usar máscara de oxígeno durante un vuelo a FL410 ó menor si ambos pilotos se encuentran en los controles y que cada uno tenga disponible máscara de oxígeno de

montura rápida, que se pueda poner apropiadamente asegurada con una mano y que supla oxígeno en menos de cinco (5) segundos.

2) No obstante lo indicado en el párrafo (b)(1)(ii) de esta sección, si por cualquier razón un piloto de la aeronave tiene que dejar su puesto mientras la aeronave se encuentra en vuelo operando sobre FL350, el piloto que tenga que permanecer en los controles deberá usar la máscara de oxígeno hasta que el otro piloto regrese a su posición.

91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) Que exista una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC, para esa aeronave.

2) Que la aeronave tenga a bordo la autorización extendida por la DGAC, autorizando la operación de la misma bajo una lista de equipo mínimo (MEL). La autorización puede ser obtenida mediante solicitud por escrito del propietario del certificado de aeronavegabilidad. La lista de equipo mínimo y la autorización, constituyen para la aeronave un certificado de Tipo suplementario.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC debe:

i) Estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante responsable del diseño de la aeronave y aprobado por el Estado que lo representa;

ii) Ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección; y

ii) Disponer el tipo de operación que la aeronave puede efectuar con los instrumentos y equipos en condición inoperativo.

4) Los registros de la aeronave disponibles para el piloto deben incluir una anotación describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

5) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo autorizada.

b) Los siguientes instrumentos y equipos podrían no ser incluidos dentro de la lista:

1) Instrumentos y equipos que hayan sido, ya sea en forma específica o de alguna otra manera, exigidos por los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave ha obtenido su certificado de Tipo y que sean esenciales para una operación segura, bajo todas las condiciones operativas.

2) Instrumentos y equipos que deben estar operativos por una directiva de aeronavegabilidad, a menos que la directiva de aeronavegabilidad lo establezca de otra forma.

3) Instrumentos y equipos requeridos para una operación específica.

c) Una persona autorizada bajo el RAD 121 ó 135 para usar una lista de equipo mínimo para una aeronave específica, puede utilizar esa lista de equipo mínimo en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo este RAD, sin necesidad de aprobación adicional.

d) Excepto para operaciones conducidas de acuerdo con los párrafos (a) ó (c) de esta sección, un piloto puede despegar una aeronave en las operaciones conducidas bajo este RAD con equipo e instrumentos inoperativos sin tener una lista de equipo mínimo aprobada, siempre que:

1) La operación de vuelo sea conducida en:

i) Aeronaves no impulsadas por motores de turbina, planeadores o ultralivianos, aeronaves más ligeras que el aire.

ii) Aeronaves pequeñas, no impulsadas por motores de turbina, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales ha sido desarrollada una lista maestra de equipo mínimo master (MEL); y

2) Que los instrumentos y equipos inoperativos no sean:

i) Parte de los instrumentos y equipo correspondientes a la certificación de Tipo para operación VFR diurna prescritos en las regulaciones de aeronavegabilidad aplicables bajo las cuales la aeronave obtuvo su certificado de Tipo;

ii) Requeridos en la lista maestra de equipos mínimos de la aeronave o en la lista de equipos mínimos de operación para la clase de operación de vuelo que está siendo realizada;

iii) Requeridos por la sección 91.205 ó por cualquier otra regla de este RAD para la clase específica de operación de vuelo que está siendo realizada; o

iv) Requerido por una Directiva de Aeronavegabilidad (D.A.) que debe estar operativo; y

3) Los instrumentos y equipos inoperativos estén:

i) Removidos de la aeronave y con placa en la cabina de mando del equipo removido y anotada su remoción en el registro de mantenimiento, de acuerdo al RAD 43.9; ó

ii) Desactivados y con placas que indiquen "INOPERATIVO". Si la desactivación del instrumento o equipo inoperativo involucra mantenimiento, este debe ser cumplido y registrado de acuerdo con el RAD 43; y

4) Que el equipo o instrumentos inoperativos no constituyen un peligro para la aeronave. Esta condición debe ser establecida por un titular de licencia de técnico de mantenimiento adecuadamente habilitado.

e) No obstante cualquier otra previsión de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo (ferry).

91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).

a) Para todo el espacio aéreo y aeronaves civiles matriculadas en la República Dominicana: Para las operaciones que no sean conducidas bajo los RAD 121 ó 135, todo respondedor (transponder) instalado deberá estar acorde a toda instalación para el (Modo "A") de acuerdo a la TSO-C74c (Modo "A" con capacidad de reporte de la altitud y de TSO-C112 para el (Modo "S").

b) Operación de respondedor (transponder): Toda persona operando una aeronave en el espacio aéreo controlado de la República Dominicana, que cuente con un equipo respondedor (transponder) operativo y mantenido de acuerdo con lo establecido en el 91.413, debe operar el mismo incluyendo el equipo (Modo "C") si estuviera instalado, debiendo responder en el código apropiado asignado por el ATC.

91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.

Ninguna persona puede operar un equipo de información automático de medición de altitud de presión asociada con un respondedor (transponder) de radar:

a) Cuando la desactivación de ese equipo sea ordenada por el Control de Tránsito Aéreo;

b) A menos que, en el momento de ser instalado dicho equipo haya sido controlado y calibrado para transmitir los correspondientes datos de altitud con un error de 125 pies (sobre la base de una probabilidad del 95%) a partir del datum indicado o calibrado del altímetro que se usa normalmente para mantener la altitud de vuelo y habiendo sido dicho altímetro calibrado a una presión de referencia de 29, 92" Hg, para altitudes desde el nivel del mar hasta la máxima altitud operativa de la aeronave; o

c) A menos que el altímetro y digitalizadores en ese equipo, cumplan los estándares establecidos en las TSO-C10b y TSO-C88 respectivamente.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves civiles propulsadas por motores de turbina.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave de matrícula dominicana propulsada con motores de turbina, a menos que esté equipada con un sistema o dispositivo aprobado de alerta de altitud que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) Todo sistema o dispositivo de alerta de altitud requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser capaz de:

1) Alertar al piloto:

i) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso) por medio de una secuencia de señales auditivas y visuales, con tiempo suficiente para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; o

ii) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso), por medio de una secuencia de señales visuales, con suficiente tiempo como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; y cuando se desviara por encima o debajo de esa altitud preseleccionada, por una señal auditiva;

2) Proveer las señales requeridas desde el nivel del mar hasta la mayor altitud operativa aprobada para la aeronave en la cual se instaló;

3) Preseleccionar altitudes en incrementos que están en proporción con las altitudes a las cuales la aeronave está siendo operada;

4) Probarse sin equipo especial para determinar si las señales de alerta están operando correctamente; y

5) Aceptar la regulación necesaria de la presión barométrica si el sistema o dispositivo opera por presión barométrica. Sin embargo, para operaciones por debajo de 3,000 pies sobre el nivel de la tierra (AGL), el sistema o dispositivo

sólo debe proveer una señal visual o auditiva, para cumplir con este párrafo. Un radioaltímetro puede ser incluido para proveer la señal si el operador tiene un procedimiento aprobado de su uso para determinar DH ó MDA, como corresponda.

c) Todo operador a quien aplique esta sección debe establecer y asignar procedimientos para el uso del sistema o dispositivo de alerta de altitud, y todo miembro de la tripulación debe cumplir con aquellos procedimientos asignados.

d) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a la operación de aeronaves que posean certificado experimental o a la operación de una aeronave para los siguientes propósitos:

1) Traslado de una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión, hasta un lugar donde sea instalado el dispositivo o sistema de alerta;

2) Continuar un vuelo como se planeó originalmente, si el dispositivo o el sistema de alerta de altitud se torna inoperativo luego del despegue de la aeronave, no obstante, el vuelo no puede proseguir desde un lugar donde se pueda hacer su reparación o reemplazo, para solucionar el problema;

3) Transportar la aeronave con el sistema o dispositivo de alerta inoperativo desde un lugar donde la reparación o reemplazo no pueda ser hecho hasta un lugar donde pueda hacerse;

4) Conducir un vuelo de prueba de aeronavegabilidad de la aeronave;

5) Transportar una aeronave hacia un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de matricularla en un país extranjero;

6) Llevar a cabo una demostración de la operación de la aeronave con el propósito de venta;

7) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo extranjeras en la operación de la aeronave previa al traslado a un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de su matriculación en un país extranjero.

91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

a) Para todo el espacio aéreo: Aeronaves matriculadas en la República Dominicana. Si se instala un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión en una aeronave matriculada en la República Dominicana, el mismo debe ser aprobado por la DGAC.

b) Toda persona que opere una aeronave equipada con un sistema de alerta de tránsito y advertencia de colisión (TCAS), el sistema debe estar siempre encendido y operativo.

91.223-91.299 Reservado

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.301 Reservado

91.303 Vuelo acrobático.

Ninguna persona puede operar una aeronave en vuelo acrobático:

a) Sobre cualquier área poblada de una ciudad, pueblo o asentamiento;

b) Sobre cualquier reunión de personas a cielo abierto;

c) Dentro de una zona controlada o aerovía.

d) Dentro de las cuatros (4) millas náuticas a partir de la línea central de cualquier aerovía;

e) Debajo de 1,500 pies de altura sobre la superficie; o

f) Cuando la visibilidad de vuelo es menor a tres (3) millas terrestres.

Para el propósito de esta sección, vuelo acrobático significa una maniobra intencional que involucre un cambio abrupto en la actitud de la aeronave, una actitud anormal o aceleración anormal, no necesarias para el vuelo normal.

91.305 Areas de vuelo de prueba.

Ninguna persona puede efectuar un vuelo de prueba en una aeronave, excepto sobre aguas abiertas o sobre áreas no densamente pobladas que tengan tránsito aéreo reducido.

91.307 Paracaídas y paracaidismo.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede llevar un paracaídas para su uso en caso de emergencia de la aeronave, a menos que sea de un tipo aprobado; y

1) Si es del tipo asiento (velamen en espalda) que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado dentro de los ciento veintidós (120) días precedentes; o

2) Si es de algún otro tipo que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado;

i) Dentro de los ciento veinte (120) días precedentes si el velamen, cuerdas y arneses están compuestos exclusivamente de fibra sintética (naylon), rayón u otra (similar) o material que posea una sólida resistencia al daño causado por moho u otros hongos o agentes corrosivos propagados en ambientes húmedos; o

ii) Dentro de los sesenta (60) días precedentes si cualquier parte del paracaídas esta compuesta por seda u otra fibra natural o materiales no especificados en el párrafo (a)(2)(i) de esta sección.

b) Excepto en una emergencia, ningún piloto al mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República Dominicana, excepto de conformidad con lo establecido por el RAD 105.

c) A menos que cada ocupante de una aeronave use un paracaídas aprobado, ningún piloto de una aeronave civil transportando personas distintas a la de la tripulación puede ejecutar cualquier maniobra intencional que exceda:

1) En inclinación, los 60° grados respecto del horizonte.

2) En ascenso o descenso, más de 30° grados respecto del horizonte.

d) El párrafo (c) de esta sección no es aplicable a:

1) Vuelos de prueba para la habilitación o evaluación de pilotos;

2) Tirabuzones u otras maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para habilitación o evaluación, cuando estén realizados por:

i) Un instructor de vuelo habilitado, o

ii) Un piloto de transporte de línea aérea (TLA), que este dando instrucción de acuerdo con el RAD 61.67.

e) Para el propósito de esta sección, "paracaídas aprobados" significa:

1) Un paracaídas fabricado según un certificado de Tipo u orden técnica estándar (TSO) de la serie C-23 ó

2) Un paracaídas tipo militar diseñado para persona, identificado según las normas militares, un número de orden, o cualquier designación o número de especificación militar.

91.310 Remolque de planeadores.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.311 Remolque.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede remolcar cualquier cosa con una aeronave, excepto que esta cuente con una autorización emitida por la DGAC.
Para el remolque especifico de algún objeto con fines publicitario. (pancartas, letreros, carteles) etc.

b) La solicitud para la autorización previamente indicada deberá ser hecha de la manera prescrita por la DGAC.

91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida;

1) Para un fin que no sea aquel propósito especial para el cual la aeronave está certificada; o

2) En una operación distinta a aquella que sea necesaria para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial.

b) A los efectos del párrafo (a), la operación de una aeronave civil de categoría restringida utilizada en el entrenamiento a tripulaciones de vuelo en una operación de propósito especial para la cual la aeronave esté certificada, es considerada como una operación para dicho propósito especial.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida transportando personas o propiedades con fines comerciales, a los efectos de este párrafo, una operación de propósito especial involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de esa operación, al lugar concerniente, tal como rociado, siembra, espolvoreo, remolque de carteles y la operación de entrenamiento de vuelo de la tripulación para el propósito especial requerido, no se considera transporte de personas o propiedades con fines comerciales.

d) Ninguna persona puede volar en una aeronave civil de categoría restringida a menos que esa persona:

1) Sea miembro de la tripulación;

2) Sea miembro de la tripulación a entrenar;

3) Realice una función esencial en conexión con la operación de propósito especial para la cual la aeronave ha sido certificada;

4) Sea necesaria para el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con aquel propósito especial.

e) Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del certificado de permiso o las limitaciones operativas especiales emitidas por la DGAC, ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida dentro de la República Dominicana:

1) Sobre un área densamente poblada;

2) En una aerovía aérea congestionada; o

3) Cerca de un aeropuerto ocupado donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.

f) La solicitud para la autoridad especial prescrita en el párrafo (e) de esta sección, deberá hacerse de la manera prescrita por la DGAC.

g) Esta sección no aplica para las operaciones de carga externa de los helicópteros que no transportan pasajeros.

h) Ninguna persona puede operar un avión civil pequeño de categoría restringida, fabricado después del 18-7-78, a menos que tenga instalado en cada asiento frontal arneses de hombro aprobados por la DGAC. Los mismos deben ser diseñados para proteger a todo ocupante de heridas serias. La instalación del arnés de hombro en cada lugar de los miembros de la tripulación, cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arneses de hombro ajustados, debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación de vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

1) La fecha de fabricación de un avión es la fecha de los registros de aceptación de la inspección que indica que ese avión está completo y reúne los datos de diseño del certificado de Tipo aprobado por la DGAC; y

2) Un asiento frontal es un asiento localizado en la estación de un miembro de la tripulación o cualquier asiento localizado a los costados de tal asiento.

91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría limitada transportando personas o cosas con fines comerciales.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente en el territorio de la República Dominicana y su espacio aéreo asignado mediante los acuerdos regionales de navegación aérea en operaciones comerciales.

b) A menos que sea específicamente autorizado por la DGAC de conformidad con el RAD, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente con fines comerciales.

91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental:

1) Para un propósito distinto para el cual dicho certificado fue emitido; o

2) Transportar personas o cosas con fines comerciales.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave que posea un certificado experimental fuera del área asignada por la DGAC hasta tanto demuestre que:

1) La aeronave es controlable a través de todo su rango normal de velocidades y durante todas las maniobras a ser ejecutadas; y

2) La aeronave no posee características de operación o de diseño peligrosos.

c) A menos que sea autorizado de otra forma por la DGAC por medio de limitaciones especiales de operación, ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental sobre áreas densamente pobladas o en una ruta aérea congestionada, a menos que sea autorizada de otra forma por la DGAC por medio de limitaciones especiales de operaciones de acuerdo con los términos y condiciones especificados en la autorización en el interés de la seguridad de la actividad aerocomercial.

d) Toda persona operando una aeronave civil con certificado experimental deberá;

1) Advertir a toda persona transportada de la naturaleza experimental de la aeronave;

2) Operar bajo VFR de día, a menos que sea autorizado específicamente de otra manera por la DGAC; y

3) Notificar a la torre de control de la naturaleza experimental de la aeronave cuando se opere la misma dentro o fuera de aeropuertos con torres de control operativas.

e) La DGAC puede prescribir las limitaciones adicionales que considere necesarias, incluyendo limitación sobre el número de personas que pueden ser transportadas en la aeronave.

91.323. Reservado

91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave categoría primaria transportando personas o cosas para fines comerciales.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave de categoría primaria que es mantenida por el piloto propietario bajo una inspección especial aprobada y un programa de mantenimiento, excepto por:

1) El piloto propietario; o

2) Una persona designada por el piloto propietario y prueben que no se reciben compensaciones por el uso de la aeronave.

91.326 - 91.399 Reservado

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las reglas que rigen para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves civiles de matrícula dominicana, operando dentro o fuera de la República Dominicana.

b) Los RAD 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 y 91.419 de esta sección no se aplican a aeronaves mantenidas de acuerdo a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como están previstos en los RAD 121, 129 ó la sección 135.411 (a)(2).

91.403 Generalidades.

a) El propietario o explotador de una aeronave es el primer responsable de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento del RAD 39.

b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave que no sean las que están prescritas en esta sección u otras aplicables, incluyendo el RAD 43.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que se haya cumplido con los tiempos mandatarios de reemplazo, intervalos de inspección y procedimientos relacionados, especificados en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para aeronavegabilidad continuada, o intervalos de inspección alternativos y procedimientos relacionados, prescrito en una especificación de operaciones aprobadas por la DGAC bajo los RAD I21,135, 137 o de acuerdo a un programa de inspección aprobado bajo la sección 91.409 (e) de esta sección, o de acuerdo a lo recomendado por el fabricante en el caso de aeronaves operando en aviación general cualquiera sea su peso y /o categoría.

d) El propietario o explotador de una aeronave deberá someter a la autoridad de aviación para su aprobación, un programa de inspección según lo establecido en el párrafo del RAD 91.409 que le aplique de acuerdo a la operación que realice, un programa de integridad estructural (de corresponder para el modelo de aeronave según lo recomendado por el fabricante o lo requerido por la DGAC) una lista de las o las personas o entidades con las cuales haya realizado convenios o contratos para la ejecución de las inspecciones requeridas y otro tipo de mantenimiento preventivo o alteraciones.

e) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que el actual peso vacío y centro de gravedad, sean calculados en base a valores establecidos por un peso físico real de la aeronave efectuado dentro de los últimos 36 meses calendario.

91.405 Requisitos de mantenimiento.

Todo propietario u operador de una aeronave:

a) Deber tener la aeronave inspeccionada como está prescrito en la sección "E" de este RAD. Entre las inspecciones requeridas, excepto por lo previsto en el párrafo (c) de esta sección; deberá tener las discrepancias solucionadas como está prescrito en el RAD 43;

b) Se asegurará que el personal de mantenimiento haga las anotaciones apropiadas en los registros de mantenimiento de la aeronave, indicando que esta haya sido aprobada para el retorno al servicio;

c) Cualquier instrumento o equipo que haya estado inoperativo de acuerdo a la sección 91.213 (d)(2), deberá ser reportado, reemplazado, removido o inspeccionado durante la próxima inspección requerida;

d) Cuando se anoten discrepancias incluyendo instrumentos o equipos inoperativos, se asegurará que un letrero (placard) haya sido instalado como esta

requerido por la sección 43.11.

91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que ha estado sometida a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración a menos que:

1) Haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona autorizada bajo la sección 43.7; y

2) Hayan efectuado las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos por las secciones 43.9 ó 43.11 según corresponda.

b) Ninguna persona puede transportar a cualquier persona distinta a la tripulación en una aeronave que ha estado en mantenimiento, reconstruida o alterada de una manera que pueda haber cambiado apreciablemente sus características de vuelo o afectado apreciablemente su operación en vuelo, hasta que un piloto debidamente habilitado para dicha aeronave, realice un chequeo operacional en vuelo por el mantenimiento ejecutado o por las alteraciones realizadas, y anote el vuelo en el registro de mantenimiento de la aeronave.

c) La aeronave no tendrá que ser volada como lo requerido en el párrafo (b) de esta sección si previo al vuelo, pruebas en tierra, inspecciones o ambas cosas, demuestran concluyentemente que el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, no han cambiado significativamente las características de vuelo o afectado substancialmente la operación en vuelo de la aeronave.

91.409 Inspecciones.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que dentro de los 12 meses calendarios precedentes, esta haya tenido:

1) Una inspección anual de acuerdo con el RAD 43 y haya sido aprobada para retornar al servicio por una persona autorizada de acuerdo a la sección 43.7; ó

2) Una inspección para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21.

Ninguna inspección realizada bajo el párrafo (b) de esta sección puede ser sustituida por ninguna inspección requerida por este párrafo, a menos que la misma sea ejecutada por una persona autorizada a realizar una inspección "anual" y la misma sea anotada en los registros de mantenimiento de la aeronave como una inspección anual.

El vencimiento de la inspección anual para la aeronavegabilidad será a los 365 días calendarios de la fecha de inspección que figura en el certificado de aeronavegabilidad.

b) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave transportando cualquier persona distinta a la tripulación, ni puede dar instrucción de vuelo en una aeronave operada por esa persona, con fines comerciales a menos que dentro de las 100 horas precedentes de tiempo en servicio dicha aeronave haya sido sometida a una inspección anual o 100 horas y haya sido aprobada para retornar al servicio de acuerdo con el RAD 43 ó se haya inspeccionado para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21. La limitación de 100 horas puede ser excedida en no más de diez (10) horas, si es necesario, para llegar a un lugar donde la inspección pueda ser realizada. No obstante, el exceso de tiempo debe ser incluido en el cómputo de las próximas cien (100) horas en servicio.

c) Los párrafos (a) y (b) de esta sección no aplican para:

1) Una aeronave que tiene un permiso especial de vuelo con un certificado experimental, o un certificado de aeronavegabilidad provisional;

2) Una aeronave inspeccionada de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo el RAD 135 e identificada por su matricula en las especificaciones de operación del titular del certificado que posee el programa de inspección aprobado;

3) Una aeronave sujeta a los requisitos de los párrafos (d) o (e) de esta sección; o

4) Helicópteros impulsado por motores de turbinas, cuando el operador elija para inspeccionar ese helicóptero de acuerdo con el párrafo (e) de esta sección.

d) **Inspección progresiva**. El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

e) **Aviones grandes, aviones multimotores propulsados por motores de turbina, aviones multimotores propulsados por turbohélices y helicópteros con motor a turbina.** Ninguna persona puede operar una aeronave de las anteriormente mencionada, a menos que los tiempos de reemplazo para las partes con vida limitada, indicados en las especificaciones de la aeronave, en las especificaciones de su certificado de Tipo, u otros documentos aprobados por la DGAC, sean cumplidos con y en las aeronaves, incluyendo la estructura, motor, hélices, rotores, accesorios,

componentes, equipo de supervivencia y equipo de emergencia, y se la inspecciones de acuerdo con un programa de inspección elegido bajo las previsiones del párrafo (f) de esta sección, excepto que el propietario u operador de un helicóptero impulsado con turbina, puede elegir para usar las inspecciones provista en el 91.409 (a), (b) o (c) de este reglamento, en lugar de una opción de inspección del 91.409 (f) de este reglamento.

f) **Selección de programas de inspección según el párrafo (e) de esta sección.** El propietario o explotador de todo avión o helicóptero impulsado por motor de turbina descrito en el párrafo (e) de esta sección, debe seleccionar e identificar en los registros de mantenimiento de la aeronave y usar uno de los siguientes programas para la inspección de la aeronave:

1) Un programa de inspección de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por parte de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por la persona titular de un certificado de explotador de servicios aéreos emitido según el RAD 121 ó 135 y operando esa marca y modelo de aeronave según el RAD 121 ó 135 y mantenerlo según la sección 135.411 (a)(2).

2) Un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 135.419.

3) Un programa de inspección actualizado recomendado por el fabricante.

4) Cualquier otro programa de inspección, establecido por el propietario o explotador de ese avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, y aprobado por la DGAC según párrafo (g) de esta sección. Sin embargo, la DGAC puede requerir revisión de este programa de inspección de acuerdo con lo previsto en la sección 91.415.
Todo operador incluirá en el programa seleccionado, el nombre y el domicilio de la persona responsable de programar las inspecciones requeridas por el programa y hará que una copia de aquel programa esté disponible para las personas que realicen las inspecciones en la aeronave y, a requerimiento de la DGAC.

g) **Programa de inspección aprobado según el párrafo (e) de esta sección.** Todo explotador de un avión o un helicóptero impulsado con motor de turbina que desea establecer o cambiar un programa de inspección aprobado bajo el párrafo (f)(4) de esta sección, debe someter el programa para aprobación a la DGAC. Dicho programa debe presentarse por escrito e incluir, al menos, la siguiente información:

1) Instrucciones y procedimientos para la conducción de inspecciones, para toda marca y modelo particular de avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, incluyendo las pruebas y verificaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben establecer en detalle las partes y áreas de la estructura,

motores, hélices, rotores y componentes, incluyendo equipos de supervivencia y de emergencia que deban ser inspeccionados.

2) Un programa para la realización de inspecciones que deben ser realizadas bajo el programa, expresados en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de operaciones del sistema o alguna combinación de estos.

h) Cuando un explotador cambia de un programa de inspección según el párrafo (f) de esta sección a otro, el tiempo en servicio, tiempo calendario o ciclos de operación acumulados bajo el programa previo deben ser aplicados para la determinación de los tiempos de cumplimiento del nuevo programa.

91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.

a) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en el espacio aéreo controlado según las reglas de vuelo por instrumentos a menos que:

1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, todo sistema de presión estática, cada instrumento altimétrico y todo sistema automático informador de altitud de presión haya sido probado, inspeccionado y determinado que cumple con el Apéndice "E" del RAD 43;

2) Excepto para el uso normal de válvulas de drenaje y válvulas de presión del sistema estático alterno, después de haber abierto por cualquier razón el mismo este haya sido probado e inspeccionado y se encuentra que cumple con el párrafo (a), Apéndice "E" y "F" del RAD 43; y

3) A continuación de la instalación o mantenimiento de un sistema de reporte automático de altitud o del respondedor (transponder) ATC, donde error en la data correspondiente pueda ser introducido, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

b) Las pruebas requeridas por el párrafo (a) de esta sección deben realizarse por:

1) El fabricante del avión o helicóptero en la cual las pruebas e inspecciones van a ser llevadas a cabo; o

2) Un taller de reparaciones certificado y apropiadamente equipado para ejecutar aquellas funciones, y que posea:

i) Una habilitación para instrumentos, Clase I;

ii) Una habilitación limitada para instrumentos correspondiente a la marca y modelo del instrumento a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada para la prueba a realizar;

iv) Una habilitación para estructuras adecuada al avión o helicóptero, a ser probado; o

v) Una habilitación limitada para un fabricante, emitida para el instrumento, de acuerdo con la sección 145.101 (b)(4); o

3) Un técnico certificado con una habilitación de estructura (de inspección y prueba de sistema estático y de presión únicamente).

c) Los altímetros y equipos de reporte de altitud, aprobados bajo Ordenes Técnicas Estándar OTE/TSO, se consideran probados e inspeccionados a partir de la fecha de su fabricación.

d) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en IFR en el espacio aéreo controlado bajo IFR a una altitud por encima de la máxima a la que han sido probados todos los altímetros y el sistema automático de información de altitud de esa aeronave.

91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.

a) Ninguna persona puede usar un respondedor (transponder) ATC que cumpla con lo especificado en la sección 91.215 (a), 121.345 (c), 127.133 (b) ó 135.143 (c) a menos, que dentro de los 24 meses calendarios precedentes, el respondedor (transponder) ATC haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con el Apéndice "F" del RAD 43; y

b) Siguiendo a cualquier instalación o mantenimiento, en un respondedor (transponder) ATC donde podría introducirse errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado y se certifique que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

c) Las pruebas e inspecciones especificadas en esta sección deben ser realizadas por:

1) Un taller de reparaciones aeronáutico certificado, equipado apropiadamente para ejecutar aquellas funciones y que posea:

i) Una habilitación de radio, Clase III;

ii) Una habilitación de radio limitada apropiada a la marca y modelo del respondedor (transponder) a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada a la prueba a ser realizada;

iv) Una habilitación limitada emitida para un fabricante, emitida para el modelo de respondedor (transponder), de acuerdo con la sección 145.101 (b) (4); o

2) Un titular de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como está previsto en el 121 ó el 135.411 (a)(2) de este reglamento; ó

3) El fabricante de la aeronave en la cual está instalado el respondedor (transponder) a ser probado; siempre que fuese instalado por aquel fabricante.

91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.

a) Siempre que la DGAC encuentre que las revisiones a un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 91.409 (f)(4), son necesarias para la adecuada continuidad del programa, el explotador o propietario deberá después de ser notificado por la DGAC, realizar todo cambio en el programa que la Autoridad Aeronáutica considere necesario.

b) El propietario o explotador puede solicitar a la DGAC reconsiderar la notificación, para realizar algunos cambios en el programa de acuerdo con el párrafo (a) de esta sección.

c) La petición debe ser presentada ante la DGAC dentro de los 30 días posteriores de la fecha en que el titular del certificado recibió la notificación.

d) Excepto en el caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en interés de la seguridad, la notificación indicada en el párrafo (a) de esta sección, quedará suspendida hasta que la DGAC tome una decisión respecto a la solicitud de reconsideración presentada.

91.417 Registros (records) de mantenimiento.

a) Excepto para trabajos ejecutados de acuerdo con las secciones 91.411 y 91.413 todo propietario o explotador conservará los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta sección:

1) Los registros (records) de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de inspecciones de cien (100) horas; anual; progresiva y otras inspecciones requeridas o aprobadas, para toda aeronave (incluyendo su estructura) y de todo motor, hélice, rotor y equipos de la aeronave. Deberá incluir:

i) Una descripción o referencia de datos aceptables para la DGAC del trabajo realizado;

ii) La fecha de terminación del trabajo realizado;

iii) La firma y número de la licencia de la persona que aprueba la aeronave para el retorno al servicio.

2) Registros (records) conteniendo la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la estructura, motor, hélice y cada rotor.

ii) El estado actualizado de las partes de vida limitada para cada estructura, motor, hélice, rotor y equipos.

iii) El tiempo desde la última revisión general (overhaul), de todos los elementos instalados en la aeronave que requieren ser inspeccionada o reparada por dicha revisión o por tiempo de vida limitada.

iv) El estado actual de la inspección de la aeronave, incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida por el programa de inspección, bajo el cual es mantenida la aeronave y sus equipos.

v) El estado actual de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) aplicables incluyendo, para cada una el método de cumplimiento, el número de DA y fecha de revisión. Si la DA involucra acción recurrente (repetitiva), deben consignarse en el registro los tiempos y fechas en los que se requiere la acción futura.

vi) Copias de los formularios prescritos por la sección 43.9 (a), para toda modificación mayor o alteración mayor de la estructura, de los motores, hélices, rotores y equipos actualmente instalados.

b) El propietario o explotador deberá retener los siguientes registros por los periodos establecidos a continuación:

1) Los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección deberán ser retenidos por un período de cinco (5) años posteriores a la fecha en que el trabajo haya sido ejecutado.

2) Los registros especificados en el párrafo (a)(2) de esta sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave al momento en que está sea vendida o transferida.

3) Una lista de discrepancias o defectos suministrados a un propietario o explotador registrado bajo el 43.11 de este reglamento será retenida hasta que las discrepancias o defectos sean subsanadas y la aeronave sea aprobada para retornar al servicio.

c) El propietario o explotador tendrá disponibles todos los registros (records) de mantenimiento que deban ser conservados según esta sección para ser inspeccionados por la DGAC o la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, de éste organismo.

d) Cuando un tanque de combustible es instalado dentro del compartimiento de pasajeros o en el compartimiento de carga de acuerdo con el RAD 43, una copia del formulario FM-6 (337) deberá ser llevada a bordo de la aeronave modificada por el propietario o explotador.

91.419 Transferencia de registros (records) de mantenimiento.

Todo propietario o explotador que posea una aeronave matriculada en la República Dominicana, motor o hélice, deberá transferir al comprador al momento de su venta, los siguientes registros (records) de esa aeronave, motor o hélice en lenguaje corriente, o en forma codificada a elección del comprador, si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de manera aceptable para la DGAC. Los siguientes registros:

a) Los especificados en la sección 91.417 (a)(2);

b) Los especificados en la sección 91.417 (a)(1) que no están incluidos en los registros mencionados en el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor conservar en custodia física tales registros (records). De todas maneras, la custodia de los registros (records) por el vendedor no exime al comprador de su responsabilidad bajo la sección 91.417 (c) de tener los registros (records) disponibles para ser inspeccionados por la DGAC o por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil.

91.421 Registro (records) de mantenimiento de motores reconstruidos.

a) El propietario o explotador puede usar un nuevo registro (records) de mantenimiento sin la historia de la operación previa, para un motor de aeronave reconstruido por el fabricante.

b) Todo fabricante que garantiza tiempo "cero" a un motor reconstruido por él, deberá asentar en el nuevo registro:

1) Una declaración firmada de la fecha en que el motor fue reconstruido;

2) Todo cambio hecho como sea requerido por Directivas de Aeronavegabilidad; y

3) Todo cambio hecho en cumplimiento de boletines de servicio del fabricante, si la anotación es específicamente requerida en ese boletín.

c) Para los propósitos de esta sección, un motor reconstruido es un motor usado que ha sido completamente desarmado, inspeccionado, reparado como sea necesario, re-ensamblado, probado y aprobado de la misma manera y con las mismas tolerancias y limitaciones que un motor nuevo, ya sean con partes usadas o nuevas. Sin embargo, todas las partes utilizadas en él, deben conformar las tolerancias y límites de los planos de producción para las partes nuevas o deben tener dimensiones aprobadas ya sean sobre medida o bajo medida para un motor nuevo.

91.423 - 91.499 Reservado.

Sección "F" - Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe reglas operativas que en adición a aquellas prescritas en otras secciones de este RAD, regulan la operación de aviones grandes civiles multimotores turbohélices y aviones propulsado por turbinas matriculados en la República Dominicana. Las reglas operativas en esta sección, no se aplican a estos aviones cuando operan bajo los RAD 121, 129, 135 ó 137. La sección 91.409 de este RAD prescribe un programa de inspecciones para aviones grandes civiles multimotores, turborreactores y turbohélices de matricula dominicana, cuando estos son operados bajo este RAD.

b) Las operaciones que pueden ser realizadas bajo las reglas de esta sección cuando no se esté efectuando transporte aéreo comercial incluye:

1) Vuelo de traslado (ferry) o de entrenamiento;

2) Operaciones de trabajo aéreo, excluyendo operaciones de lucha contra el fuego;

3) Vuelos de demostración de un avión para posibles clientes para los casos especificados en el párrafo (d) de esta sección;

4) Vuelos conducidos por el explotador del avión para el transporte de su personal o el transporte de sus invitados cuando no los realice por paga, retribución u honorarios;

5) El transporte de funcionarios, empleados, invitados y propiedades de una compañía dedicada al transporte aerocomercial, en un avión operado por esa compañía, por su casa matriz o por subsidiarias de cualquiera de esa compañía, cuando el transporte está dentro del alcance de y es inherente a las actividades de la compañía;

6) El transporte en un avión de un grupo de deportistas, coros o grupos similares, que tengan un propósito u objetivo común, cuando no haya pagos, tasas u honorarios cobrados por persona alguna para aquel transporte; y

7) El transporte de personas en un avión operado por una persona en la procura de un negocio, distinto del transporte aéreo, para el propósito de venderles tierras, bienes o propiedades, incluyendo concesiones de derechos de distribución, cuando el transporte está dentro del alcance de y sea inherente a, ese negocio y no se cobren honorarios o tarifas por ese transporte.

c) 1) Contracto de tiempo compartido significa un acuerdo mediante el cual una persona sede su avión con tripulación a otra persona sin que se efectúe cobros, honorarios o tarifas por conceptos de ese contracto que no sean aquellos especificados en el párrafo (d) de esta sección.

2) Los efectos de esta sección. Acuerdo de intercambio de avión, significa cuando una persona sede su avión a otra persona en intercambio por igual tiempo cuando es necesario por el avión de la otra persona y no se cobren honorarios o tarifas por ese transporte excepto los cargos por conceptos de las diferencias en costo de posición, operación y mantenimiento de propiedad compartida en el cual uno de los dueños de un avión emplea y pone a disposición la tripulación de vuelo de ese avión y cada uno de los copropietarios paga una parte proporcional de los gastos especificados en dicho contracto.

d) Los siguientes emolumentos pueden ser considerados como gastos de un vuelo especifico, cuando el mismo haya sido autorizado según los párrafos (b)(3)(7) y (c)(i) de esta sección:

1) Combustible, aceite, lubricantes y otro adictivos.

2) Gasto de viaje de la tripulación incluyendo comidas, alojamiento, bebidas y transporte terrestre;

3) Gasto de hangar y todo gasto ocasionado por el avión;

4) Seguros obtenidos para ese vuelo especifico;

5) Gasto de aterrizaje, impuestos de aeropuertos y otros similares;

6) Gasto por permiso de aduana y cargos similares directamente relacionado con el vuelo;

7) Bebidas y comidas de a bordo (catering);

8) Gasto de transporte terrestre de los pasajeros;

9) Gastos de contacto de servicios de pronostico meteorológico y plan de vuelo; y

10) Un gasto adicional igual al 100 por ciento de los gastos enunciado en el párrafo (d)(1) y (9) de esta sección.

91.503 Equipo de vuelo e información operativa.

a) El piloto al mando de un avión se asegurará que el equipo de vuelo, cartas y datos aeronáuticos actualizados de forma apropiada estén en lugares accesibles al piloto en la cabina de mando y para cada vuelo:

1) Una linterna que tenga por lo menos dos pilas del tamaño D o su equivalente y que se encuentren en buen estado de operación;

2) Una lista de control de procedimiento (check list), conteniendo los procedimientos requeridos por el párrafo (b) de esta sección;

3) Las cartas aeronáuticas correspondientes al vuelo a realizar;

4) Para operaciones IFR, VFR sobre nubes u operaciones nocturnas, las cartas pertinentes para la navegación en ruta, y operaciones en área terminal, aproximación y descenso; y

5) En el caso de aeronaves multimotores, datos de rendimiento (performance) de ascenso con un motor inoperativo.

b) Toda lista de control de procedimientos (check list) deberá ser utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo cuando operen la aeronave y deberá contener una referencia de los procedimientos de:

1) Antes de puesta en marcha de los motores;

2) Antes del despegue;

3) Vuelo en crucero;

4) Antes del aterrizaje;

5) Después del aterrizaje;

6) Detención de los motores; y

7) Emergencias.

c) Toda lista de control de procedimientos de emergencia de cabina, requerida por el párrafo (b)(7) de esta sección, deberá contener los siguientes procedimientos, según sea apropiado:

1) Operación de emergencia de los sistemas de combustible, hidráulico, eléctrico y mecánico;

2) Operación de emergencia de instrumentos y controles;

3) Procedimientos con motor inoperativo; y

4) Cualquier procedimiento necesario para la seguridad del vuelo.

d) Los equipos, cartas y datos prescritos en esta sección, deberán ser usados por el piloto al mando y los otros miembros de la tripulación de vuelo, cuando corresponda.

91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.

a) Todo piloto al mando de una aeronave deberá antes de comenzar el vuelo, familiarizarse con el manual de vuelo de ese avión, si se requiere uno y con cualquier placa, cartel, listado,
marcas de instrumento o cualquier combinación de los mismos, conteniendo la limitación de operación prescrita para ese avión por la DGAC incluyendo lo especificado en la sección 91.9 (b) de este RAD.

b) Todo miembro de la tripulación requerida deberá antes de comenzar el vuelo familiarizarse con el equipo de emergencia instalado en el avión al que está asignado y con los procedimientos a seguir para el uso de ese equipo en una situación de emergencia.

91.507 Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.

Ninguna persona puede operar bajo VFR un avión sobre techo de nubes o bajo condiciones VFR nocturna a menos que ese avión este equipado con los instrumentos y equipos requeridos para operaciones IFR por la sección 91.205 (d) de este RAD y una luz eléctrica de aterrizaje para operaciones nocturnas. Todo instrumento y articulo del equipo requerido deben estar en condiciones operativa.

NOTA: Sujeta a la aprobación de la Autoridad competente.

91.509 Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.

a) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de cincuenta (50) millas náuticas desde la línea costera más cercana, a menos que ese avión esté equipado con salvavidas o un medio de flotación aprobado para todo ocupante del avión.

b) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de treinta (30) minutos de vuelo ó cien (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que lleve a bordo el siguiente equipo:

1) Un salvavidas equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada para todo ocupante de la aeronave;

2) Suficientes botes o balsas salvavidas cada uno equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada, de una capacidad y flotabilidad adecuada como para acomodar a los ocupantes del avión;

3) Por lo menos un dispositivo pirotécnico de señales por cada balsa;

4) Un dispositivo de señales de radio de emergencia portátil, flotante, resistente al agua, que sea capaz de transmitir en la frecuencia o frecuencias apropiadas que no dependa del suministro de energía del avión; y

5) Una cuerda salvavidas almacenada de acuerdo con el RAD 25.141 (g).

c) Las balsas salvavidas requeridas, chalecos salvavidas y dispositivos de señales deberán ser instalados en lugares de fácil acceso marcados visiblemente utilizando, al menos el idioma español y fácilmente accesibles ante la eventualidad de un acuatizaje de emergencia (ditching) del avión sin tiempo apreciable para procedimientos preparatorios.

d) Un equipo de supervivencia, (survival-kit) apropiadamente equipado para la ruta a sobre volar, debe ser fijado a cada balsa salvavidas requerida.

e) Para los fines de interpretación; el término "línea costera" es referido en área de terreno adyacente al agua, el cual se encuentra por encima del nivel de la misma, excluyendo las áreas de terreno que se encuentran bajo el agua en forma intermitente.

91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.

a) Excepto por lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta sección, ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre el agua de más de treinta (30) minutos de vuelo o cien (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que este tenga los siguientes equipos operativos:

1) Equipo apropiado de radio comunicación para las instalaciones a ser utilizadas y que sean capaces de transmitir hacia y recibir desde cualquier lugar de la ruta, por lo menos una instalación de superficie con:

i) Dos (2) transmisores;

ii) Dos (2) micrófonos;

iii) Dos (2) auriculares o un auricular y un parlante;

iv) Dos (2) receptores independientes.

2) Equipo electrónico de navegación apropiado que consiste por lo menos de dos unidades electrónicas de navegación independientes capaces de proveer al piloto la información necesaria para navegar el avión dentro del espacio aéreo asignado por el control de tránsito aéreo (ATC). Sin embargo, puede usarse un receptor que reciba ambas señales (de comunicación y de navegación), en lugar de un receptor de señales de navegación separado.

b) Para los propósitos de los párrafos (a)(1)(iv) y (a)(2), de esta sección, un receptor o unidad electrónica de navegación, es independiente si la función de cualquier parte del mismo no depende del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor o unidad electrónica de navegación.

c) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, una persona puede operar una aeronave que no esté transportando pasajeros desde el lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden ser hechos hasta el lugar donde estas se realicen, si no más de uno de los equipos de radio comunicación y navegación dual especificados en los párrafos de (a)(1)(i) hasta (a)(1)(iv)y (a)(2), de esta sección funciona mal o se encuentra inoperativo.

d) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, cuando se requieren para la ruta ambos equipos, VHF/ HF y el avión tiene dos (2) transmisores VHF y dos

(2) receptores VHF para comunicaciones, sólo se requiere un transmisor HF y un receptor HF para comunicaciones.

91.513 Equipo de emergencia.

a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté provisto con el equipo de emergencia enunciado en esta sección.

b) Todo articulo del equipo:

1) Debe ser inspeccionado de acuerdo con la sección 91.409 de este RAD, de manera que se asegure su utilidad en forma continua y su disponibilidad inmediata para su propósito específico;

2) Debe ser de fácil acceso a la tripulación;

3) Su método de operación debe estar claramente indicado en idioma español; y

4) Cuando sea transportado en un compartimiento o contenedor, éstos deben tener una placa indicando su contenido en idioma español y fecha de la última inspección.

c) Deben proveerse extintores manuales de fuego para uso en los compartimentos de la tripulación, pasajeros y carga, de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y cantidad de agente extintor debe ser adecuado para la clase de incendio factible de ocurrir en el compartimiento donde el extintor vaya a ser utilizado.

2) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado cercano en la cabina de mando o en un lugar que sea fácilmente accesible a la tripulación.

3) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en el compartimiento de pasajeros de todo avión que acomode más de seis (6) pero menos de treintiuno (31) pasajeros y por lo menos dos (2) extintores de fuego manuales deben ser convenientemente localizados en el compartimiento de aquellos aviones que acomoden más de 30 pasajeros.

4) Extintores de fuego portátiles deben ser instalados y asegurados, de manera tal que los mismos no interfieran con la operación segura del avión o no afecten adversamente la seguridad de los tripulantes y pasajeros. Deben ser de fácil acceso a los tripulantes y a menos que

la localización de los extintores de fuego sea visible, su ubicación debe ser identificada apropiadamente en idioma español.

d) Debe poseer un botiquín de primeros auxilios para el tratamiento de lesiones que puedan ocurrir en el vuelo o en accidentes menores.

e) Todo avión que acomode más de diecinueve (19) pasajeros debe ser equipado con un hacha de mano.

f) Todo avión que transporte pasajeros debe tener un megáfono o megáfonos portátiles, cuya energía provenga de baterías y que estén rápidamente accesibles a los miembros de la tripulación destinados a dirigir una evacuación de emergencia e instalados de la sigue forma:

1) En todo avión una capacidad de asientos de más de sesenta (60) y menos de cien (100) pasajeros, un megáfono en la posición más trasera posible de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal auxiliar de a bordo.
Sin embargo, la DGAC, puede autorizar una desviación de los requerimientos de este párrafo, si juzga que una ubicación distinta es más útil para la evacuación de personas durante una emergencia.

2) En toda aeronave con una capacidad de más de cien (100) asientos, dos megáfonos en la cabina de pasajeros, uno instalado en la parte delantera y el otro en la ubicación más trasera donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal de cabina.

91.515 Reglas de altitud de vuelo.

a) No obstante lo dispuesto en la sección 91.119 de este RAD y excepto como esta previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar bajo condiciones VFR, a menos de:

1) 1,000 pies sobre de la superficie ó 1,000 pies de cualquier montaña, colina o cualquier otra obstrucción al vuelo, para operaciones diurnas.

2) Las alturas prescritas en la sección 91.177 de este RAD, para operaciones nocturnas.

b) Esta sección no se aplicará:

1) Durante despegue y aterrizaje; y

2) Cuando una altura diferente sea autorizada según lo establece la sección (j) de este RAD.

91.517 Informaciones al pasajero.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión transportando pasajeros, a menos que esté equipado con señales en idioma español que sean visibles a los pasajeros y personal de cabina para notificar cuándo está prohibido fumar y cuándo deben abrocharse los cinturones de seguridad.

Las señales deben ser construidas de tal forma que la tripulación pueda encenderlas o apagarlas (ON/ OFF). Deben encenderla durante el movimiento de la aeronave sobre la superficie para cada despegue y aterrizaje, y en cualquier otra situación en que lo considere necesario el piloto al mando.

b) El piloto al mando de un avión que no requiere ser equipado de acuerdo a lo previsto en el párrafo (a) de esta sección, de acuerdo con los requisitos del avión y equipo establecido en esta sección, debe asegurarse que los pasajeros sean informados verbalmente en español de abrocharse sus cinturones de seguridad y de la prohibición de fumar en cabina.

c) Si la señal de información a los pasajeros es instalada, ningún pasajero o miembro de la tripulación deberá fumar mientras la señal de "no fumar" esté iluminada ni tampoco ningún tripulante ó pasajero deberá fumar en los baños.

d) Todo pasajero requerido por la 91.107 (a)(3) a que ocupe un asiento deberá asegurar su cinturón de seguridad cuando la señal correspondiente sea encendida y mantenerlo abrochado hasta que sea apagada.

e) Todo pasajero cumplirá con las instrucciones dada por los miembros de la tripulación relacionadas con los cumplimientos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección.

91.519 Instrucciones al pasajero.

a) Antes de cada despegue el piloto al mando de un avión de pasajeros deberá asegurarse de que todos los pasajeros hayan sido oralmente informado en los siguientes casos de:

1) Fumar. Todo pasajero deberá ser instruido acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancias el fumar esta prohibido. Estas instrucciones deberán incluir la información de que es un requisito de la DGAC que todo pasajero cumpla con los que establecen las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por la tripulación en cuanto al fumar, incluyendo en los lavatorios.

2) Uso de cinturones de seguridad y arnés de hombro. Todo pasajero deberá ser instruido verbalmente acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancia será necesario tener su cinturón de seguridad asegurado y si se encuentra instalado, su arnés de hombro. Estas instrucciones incluirán la información de que es un requisito de la DGAC que todo pasajero cumpla con lo que establece las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por los miembros de la tripulación con relación a;

3) Localización y procedimiento para abrir la puerta de entrada principal y salidas de emergencia;

4) Localización de equipos de supervivencia.

5) Procedimientos para el acuatizaje de emergencia y uso de los equipos de flotación requeridos en la sección 91.509 de este RAD para vuelo sobre agua; y

6) El uso normal y de emergencia del equipo de oxigeno instalado en el avión.

b) Las instrucciones verbales requeridas en el párrafo (a) de esta sección deberán ser comunicadas por el piloto al mando o un miembro de la tripulación, pero no tendrán que ser comunicadas cuando el piloto al mando determine que los pasajeros están familiarizados con los contenidos de estas instrucciones. Las instrucciones podrán ser suplementadas con tarjetas impresas para el uso de cada pasajero conteniendo:

1) Un diagrama y método de operación de las salidas de emergencia; y

2) Otras instrucciones necesarias para el uso de equipos de emergencia.

Toda tarjeta usada de acuerdo a este párrafo deberá estar convenientemente situada en la aeronave para el uso de cada pasajero y deberá contener información que solo sea pertinente al tipo y modelo del avión en el cual es usada.

91.521 Arnés de hombro.

a) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte que haya sido certificado después del 1-1-58, a menos que éste tenga en los asientos de la cabina de mando, cinturones de seguridad y arnés de hombro combinado del tipo mencionado en los requerimientos especificados por la autoridad de aeronáutica del país del fabricante de la aeronave, excepto que:

1) Los arneses de hombro y combinaciones de cinturones de seguridad con arneses de hombro del tipo aprobado e instalado antes del 6-3-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Los sistemas de anclaje o retención de los cinturones de seguridad y arneses de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

b) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte a menos que los asientos de los tripulante de cabina (flight attendant) en los compartimientos de pasajeros estén equipados con cinturones de seguridad, combinados con arnés de hombro, que cumplan los requisitos aplicables especificados por la DGAC del país del fabricante de la aeronave, excepto que:

1) Pueden continuar utilizándose arneses de hombro y cinturones de seguridad combinado con arneses de hombro, aprobados e instalados antes del 6-3-80;

2) Los sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

91.523 Equipajes transportados.

Ningún piloto al mando de un avión que tenga una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros puede permitir que el pasajero lleve su equipaje a bordo del avión, excepto:

a) En un compartimiento destinado al almacenaje de carga o de equipaje, o como lo prevé la sección 91.525 de este RAD; o

b) Debajo del asiento del pasajero, siempre que no pueda deslizar hacia adelante bajo el impacto de choques severos que introduzcan la fuerza de inercia última, especificadas en la sección 25.561 (b)(3), o los requerimientos de las regulaciones bajo las cuales el avión haya sido certificado. Los dispositivos de anclaje o retención del movimiento deben, además, limitar el movimiento lateral del equipaje bajo el asiento y deben ser diseñados para resistir impactos de choques severos capaces de inducir fuerzas laterales como las especificadas en la sección 25.561 (b)(3).

91.525 Transporte de carga.

a) Ningún piloto al mando puede permitir cargas a ser transportadas en cualquier avión a menos que:

1) Sea transportada en un contenedor de carga aprobado, recipiente o bandeja de carga aprobada o compartimiento instalado en el avión.

2) Sea asegurado por los medios aprobados por la DGAC; o

3) Sea transportada de acuerdo con lo siguiente:

i) Que sea asegurada apropiadamente por un cinturón de seguridad u otro aparejo que tenga la suficiente resistencia como para eliminar la posibilidad de deslizamientos bajo toda condición de vuelo y en tierra.

ii) Que sea embalada o cubierta para evitar cualquier posible daño a los pasajeros.

iii) Que ella no ejerza carga alguna sobre el asiento o sobre la estructura del piso que exceda la limitación de peso para esos componentes.

iv) Que no esté localizada en una posición que limite el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia o puertas de acceso, o la utilización del pasillo entre la carga y el compartimiento de pasajeros.

v) Que no sea cargada directamente sobre los pasajeros sentados.

b) Cuando la carga es transportada dentro de compartimientos de carga que son diseñados para requerir la entrada física de miembros de la tripulación para extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser estibada de tal forma que el miembro de la tripulación pueda rociar todas las partes del compartimiento con el contenido de los extintores de fuego manuales.

91.527 Operación en condiciones de hielo.

a) Ningún piloto puede despegar un avión que tenga:

1) Escarcha, nieve o hielo adherido a ninguna hélice, ala o motor o a algún elemento que forma parte del sistema del velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso y/o indicador de actitud de vuelo;

2) Nieve y/o hielo adherido a las superficies de estabilización o control;

3) Cualquier escarcha adherida a las alas o superficies de estabilización o control, a menos que la escarcha haya sido retirada.

b) Excepto para un avión que tenga provisiones de protección contra el hielo, ningún piloto puede volar:

1) Bajo IFR en condiciones reales o pronosticadas de hielo; o

2) Bajo VFR en condiciones moderadas de hielo, a menos que el avión esté haciendo funcionar el equipo de des-hielo/ anti-hielo en cada motor, ala o superficie de estabilización o control y en cada elemento integrante del sistema de los instrumentos, tales como el velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso o indicador de actitud de vuelo.

c) Excepto que tenga protección contra el hielo, ningún piloto debe volar un avión en condiciones conocidas o pronostico de hielo severo.

d) Si hay cambios climáticos por cambio en las condiciones de tiempo, las restricciones en los párrafos (b) y (c) de esta sección basada sobre los pronósticos no se aplican.

91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.

a) Ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin que un miembro de la tripulación tenga una licencia de ingeniero de vuelo vigente:

1) Un avión con un certificado de Tipo que haya sido expedido antes del 2 de enero de 1964, teniendo un peso máximo de despegue certificado de no más de 80,000 libras; o

2) Un avión con un certificado de Tipo expedido después del 1 de enero de 1964, para el cual un ingeniero de vuelo sea requerido por los requisitos del certificado de Tipo.

b) Ninguna persona podrá prestar los servicios de un ingeniero de vuelo requeridos en un avión a menos que, dentro de los seis meses calendarios precedentes, la persona haya tenido por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo como ingeniero de vuelo en ese tipo de avión o que la DGAC haya comprobado que esa persona esta familiarizada y es competente con todos los procedimientos operacionales e información esencial vigente.

91.531 Requisitos para piloto segundo al mando (copiloto).

a) Excepto como está expresado en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin un piloto que haya sido designado como piloto segundo (copiloto) al mando de ese avión:

1) Un avión grande, excepto que este avión esté certificado para la operación con un solo piloto.

2) Un avión multimotor de turbina (turbo jet) para el cual dos (2) pilotos son requeridos bajo el certificado de Tipo de ese avión.

3) En un avión de categoría commuter, excepto cuando el avión tenga nueve (9) asientos de pasajeros o menos si éste está certificado para operar con un sólo piloto.

b) Ninguna persona podrá designar a un piloto para ejercer las funciones como piloto segundo (copiloto) al mando ni tampoco ningún piloto podrá ejercer las funciones como piloto segundo al mando de un avión requerido bajo esta sección para tener dos (2) pilotos, a menos que ese piloto reúna los requisitos para cumplir las funciones de piloto segundo al mando prescritas por la DGAC.

91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.

a) Ninguna persona podrá operar un avión, a menos que el siguiente numero de auxiliares de a bordo se encuentren en el avión:

1) Para aviones con capacidad de más de diecinueve (19) asientos para pasajeros, pero menos de cincuentiuno (51), un (1) auxiliar de a bordo;

2) Para aviones con capacidad para más de cincuenta (50) asientos para pasajeros, pero menos de ciento uno (101), dos (2) auxiliares de a bordo;

3) Para aviones con capacidad para más de cien (100) asientos para pasajeros dos (2) auxiliares de a bordo, más un (1) auxiliar de a bordo adicional, por cada unidad o parte de una unidad de cincuenta (50) pasajeros sobre cien (100).

b) Ninguna persona puede ejercer las funciones como auxiliar de a bordo en un avión como es requerido en el párrafo (a) de esta sección, a menos que esa persona posea una licencia vigente y haya demostrado al piloto al mando su familiarización con las funciones necesarias para ejercer en una situación de emergencia o una situación que requiera una evacuación de emergencia y tenga la capacidad de usar los equipos de emergencias instalados en ese avión.

91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

a) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje cuando cualesquiera alimentos, bebidas o cubiertos suplidos por el operador se encuentren sobre cualquier asiento de pasajeros.

b) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que todas bandejas de servicios de alimentos y bebidas a igual que las mesitas en lo respaldo de asiento estén en posición asegurada.

c) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que cada carrito de servicio al pasajero se encuentre asegurado en su respectiva ubicación de almacenaje.

d) Ningún operador puede mover una aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que la pantalla de cine que se extienda hacia el pasillo esté asegurada en su lugar de almacenamiento.

e) Todo pasajero cumplirá las instrucciones dadas por un miembro de tripulación con respecto a esta sección.

91.536 - 91.599 Reservado.

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.

Esta sección aplica para las operaciones de aviones civiles grandes y de la categoría transporte matriculado en la República Dominicana.

91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.

Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte en operaciones aerocomerciales, a menos que ese avión esté equipado con un dispositivo sonoro de alerta de velocidad que cumpla los requisitos establecido por la sección 25.1303 (c)(1).

91.605 Limitaciones de peso para aviones civiles de categoría transporte.

a) Ninguna persona puede despegar cualquier avión categoría transporte que no sean aviones propulsados por motores de turbina certificado después del 30 de septiembre de 1958, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el peso máximo autorizado para la altura del aeropuerto de despegue;

2) La altura del aeropuerto de despegue está dentro del rango de altitudes para los que han sido determinados los pesos máximos de despegue;

3) El consumo normal de combustible y aceite en vuelo al aeropuerto donde se intente aterrizar deberá ser tal que al arribo el peso de la aeronave no exceda el peso máximo de aterrizaje para la altura de ese aeropuerto; y

4) Las alturas de los aeropuertos de aterrizaje propuestos y de todos los aeropuertos de alternativa especificados estén dentro de los rangos de altitud para los cuales han sido determinados los pesos máximos de aterrizaje.

b) Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte propulsado por motores de turbina certificado después de 09-30-1958 en contra de las instrucciones del manual de vuelo del avión o proceder al despegue, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el especificado en el manual de vuelo del avión para la altura del aeropuerto y la temperatura ambiente existente al momento del despegue.

2) El consumo normal de combustible y aceite hasta el aeropuerto donde prevee aterrizar y a los aeropuertos de alternativa, debe ser tal que el peso de la aeronave a su arribo no exceda el peso de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para las alturas y las temperaturas ambientes esperadas en cada uno de los aeropuertos involucrados al momento de aterrizaje.

3) El peso de despegue no debe superar el peso que el manual de vuelo del avión indica para las distancias mínimas requeridas para el despegue considerando, la altura del aeropuerto, la pista a ser utilizada, el gradiente efectivo de la pista, la temperatura ambiente y la componente de viento existente en el momento del despegue; y

4) Donde la distancia de despegue incluya una zona libre de obstáculos, la distancia de esta zona libre no sea mayor que la mitad de:

i) La carrera de despegue; o

ii) La longitud de pista.

c) Ninguna persona puede despegar un avión categoría transporte propulsado con motores de turbina certificado después de 08-29-1959, a menos que, en adición a lo requerido en el párrafo (b) de esta sección:

1) La distancia de aceleración parada, no sea mayor que la longitud de la pista, más la longitud de la zona de parada (si existe);

2) La distancia de despegue no sea mayor que la longitud de pista más la longitud de la zona libre de obstáculos (si existe); y

3) La carrera de despegue no sea mayor que la longitud de pista.

91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.

a) No obstante cualquier otra provisión de este Reglamento, ninguna persona puede operar un avión grande con certificado de Tipo efectivas antes del 9-4-57 en operaciones de transporte de pasajeros con número de ocupantes mayor que el:

1) Permitido por su certificado de aeronavegabilidad; o

2) Aprobado bajo las Regulaciones establecidas en esta sección. Sin embargo, por ejemplo un avión listado en la siguiente tabla puede ser operado hasta el número listado de ocupantes incluyendo miembros de la tripulación y el correspondiente número de salidas incluyendo salidas de emergencia y puertas aprobadas para la salida de emergencia de pasajeros o una configuración de salida de emergencia de los ocupantes aprobada bajo los párrafos (b) o (c) de esta sección:

Tipo de Avión	Máximo N° de ocupantes incluyendo toda la tripulación	N° correspondiente de salidas autorizadas para uso de los pasajeros
B-307	61	4
B-377	96	9
C-46	67	4
CV-240	53	6
CV-340 Y CV-440	53	6
DC-3	35	4
DC-3 (super)	39	5
DC-4	86	5
DC-6	87	7
DC-6B	112	11

L- 8	17	3
L-049, L-649, L-749	87	7
L-1049 (series)	96	9
M-202	53	6
M-404	53	7
Viscount (series) 700	53	7

b) Los ocupantes adicionales a aquellos autorizados bajo el párrafo (a) de esta sección, pueden ser transportados de la manera siguiente:

1) Doce (12) ocupantes adicionales por cada salida adicional a nivel del piso de por lo menos 24 pulgadas de ancho por cuarenta y ocho (48) pulgadas de alto que cuente con un pasillo sin obstrucciones entre dicha salida y el pasillo principal de pasajeros de veinte (20) pulgadas de ancho.

2) Ocho (8) ocupantes adicionales por cada salida adicional de ventanilla localizada sobre un ala que reúna los requisitos de las normas de aeronavegabilidad bajo las cuales el avión haya obtenido el certificado de Tipo o que tenga un tamaño tal que pueda inscribirse una elipse de 19 x 26 pulgadas.

3) Cinco (5) ocupantes adicionales por cada salida de ventana adicional, no localizada sobre un ala, pero que cumpla en todo lo demás con el párrafo (b)(2) de esta sección.

4) Para todo avión que tenga una relación (como se computa en la tabla del párrafo (a) de esta sección) entre el número máximo de ocupantes y el número de salidas mayor que de 14:1 y para cada avión que no tenga al menos una salida tipo puerta de tamaño normal, sobre el costado del fuselaje en la parte trasera de la cabina: la primera salida adicional debe estar al nivel del piso y cumplir con el párrafo (b)(1) de esta sección, y debe estar localizada en la parte trasera de la cabina, sobre el lado del fuselaje opuesto a la puerta principal de entrada. Sin embargo, bajo esta sección, ninguna persona puede operar un avión llevando más de cientos quince (115) ocupantes a menos que tenga una salida de ese tipo a cada lado del fuselaje, en la parte trasera de la cabina.

c) Ninguna persona puede eliminar una salida aprobada, excepto de acuerdo con lo siguiente:

1) El máximo número de pasajeros previamente autorizado debe ser reducido en el mismo número de ocupantes adicionales autorizado para esa salida bajo esta sección.

2) Las salidas deben ser eliminadas de acuerdo con el siguiente esquema de prioridades: 1: salidas de ventanilla que no están sobre el ala; 2: salidas de ventanilla sobre el ala; 3: salidas a nivel del piso localizadas en la parte delantera de la cabina; 4: salidas a nivel del piso localizadas en la parte trasera de la cabina.

3) Debe conservarse al menos una salida sobre cada lado del fuselaje sin tomar en cuenta el número de ocupantes.

4) Ninguna persona puede eliminar salidas de tal modo que la relación entre el máximo número de ocupantes y las salidas aprobadas sea mayor que de 14:1.

d) Esta sección no exime a aquellas personas que están operando bajo el RAD 121 del cumplimiento con la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia de 121.291

91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).

a) El titular de un certificado de explotación de servicios aéreos no puede conducir, de acuerdo a este RAD, operación alguna con una aeronave incluida en sus especificaciones de operación o un listado actualizado de aeronaves usadas en el transporte aéreo, a menos que dicha aeronave cumpla con cualquier requerimiento aplicable a registradores de vuelo y de voces de cabina de acuerdo con la cual es emitido su certificado, excepto que ese operador pueda:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo, desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde puede realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado si el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad, en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones instalado en la aeronave; o

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o datos de vuelo va a ser instalado.

b) No obstante lo indicado en párrafos (c) y (e) de esta sección, un explotador distinto al titular de un certificado de explotación de servicios aéreos puede:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde pueda realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado, si el registrador de datos de vuelo o el de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones, instalado en la aeronave;

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o de datos de vuelo va a ser instalado; o

5) Operar una aeronave:

i) Por no más de quince (15) días mientras el registrador de datos de vuelo y/ o el registrador de voces de cabina está inoperativo y/ o se desmonta para la reparación, siempre que los registros de mantenimiento de la aeronave contengan una anotación que indiquen la fecha de la falla y una placa se ubique a la vista del piloto para indicarle que tanto el registrador de datos de vuelo como el de voces de cabina están inoperativos.

ii) Por no más de quince (15) días adicionales, siempre que se cumplan los requisitos del párrafo (b)(5)(i); y que un piloto calificado y habilitado o una persona certificada y autorizada para retornar al servicio una aeronave bajo la sección 43.7 del RAD, certifiquen en los registros de mantenimiento (récords) de la aeronave que se requirió tiempo adicional para completar las reparaciones u obtener una unidad de reemplazo.

c) Ninguna persona puede operar un avión multimotor impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina, con matrícula de la República Dominicana, que haya sido certificado con una configuración de

diez (10) ó más asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto que haya sido fabricado después del 11-10-91, a menos que la aeronave esté equipada con uno o más registradores de datos de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y de almacenamiento y un método de recuperación rápida de esos datos desde el medio de almacenamiento, que sea capaz de grabar los datos especificados en el Apéndice "E" de este RAD para una aeronave o el Apéndice "F" de este RAD para un helicóptero, dentro de los márgenes de exactitud e intervalo de registro especificados y que sea capaz de retener no menos de 8 horas de operación de la aeronave.

d) Siempre que un registrador de datos de vuelo requerido por esta sección esté instalado, el mismo debe ser continuamente operado desde el instante en que el avión comienza su carrera de despegue o el helicóptero comienza su elevación, hasta que el avión haya completado la carrera de aterrizaje o el helicóptero haya aterrizado en su destino.

e) Ninguna persona puede operar un avión civil matriculado en la República Dominicana multimotor o impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina que tenga una configuración de seis (6) asientos de pasajeros o más y para el cual son requeridos dos (2) pilotos por el certificado de Tipo o por reglas de operación, a menos que el mismo este equipado con un registrador de voces de cabina que:

1) Sea instalado de acuerdo con los requisitos establecidos por la DGAC y bajo los RAD 23, 25, 27 ó 29.

2) Se opere continuamente desde el uso de la lista de verificación "checklist", previa al vuelo, hasta completar la lista de chequeo al final del vuelo.

f) En el cumplimiento de esta sección, un registrador de voces de cabina aprobado que tenga una función de borrado puede ser utilizado, si en todo momento durante la operación del registrador, la información grabada en los últimos quince (15) minutos no puede ser borrada o eliminada de cualquier otra manera.

g) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, todo operador que haya instalado registros de datos de vuelo aprobados y registros de voces de cabina aprobados, deberá mantener la información grabada por un lapso de por lo menos sesenta (60) días o un periodo mayor, si así lo requiere la DGAC o la Junta Investigadora de Accidente. La información obtenida desde el registrador será utilizada para ayudar a la determinación de la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta Investigadora de Accidentes.
La DGAC no usará la información del registrador de voces de cabina para ninguna acción judicial o en contra del certificado.

91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

Todos los aviones con motores de turbina con una masa máxima de despegue superior a 5,700 Kg o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcionará como mínimo advertencias sobre las siguientes circunstancias:

1) Velocidad de descenso excesiva;

2) Velocidad de aproximación al terreno excesiva;

3) Pérdida de altitud excesiva después del despegue;

4) Margen vertical sobre el terreno que no es seguro y configuración de aterrizaje inadecuada;

5) Descenso excesivo por debajo de la trayectoria de planeo por instrumentos.

91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.

a) Generalidades: El titular de un certificado de explotación emitido bajo este RAD, a excepción del RAD 121, puede efectuar un vuelo de traslado (ferry) de un avión de cuatro (4) motores, y/ o un avión de tres (3) motores impulsado por turbina, con un motor inoperativo a una base para la reparación de dicho motor sujeto a lo siguiente:

1) Que el modelo del avión haya sido sometido a vuelos de prueba y haya sido demostrado que el mismo cumple con los requisitos de seguridad estipulado en los párrafos (b) ó (c) de esta sección según aplique, sin embargo todo operador que antes de noviembre de 1966 a demostrado que ese modelo de avión puede realizar en forma satisfactoria con un motor inoperativo mediante vuelo de prueba conducido en concordancia con los parámetros de rendimiento (performance) continuo en el manual de vuelo del avión correspondiente de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta sección no necesita repetir los vuelos de prueba para ese modelo;

2) Que el manual de vuelo aprobado del avión establezca las condiciones para operar con un motor inoperativo, contenga los siguientes datos de rendimiento (performance) y el vuelo sea conducido de acuerdo a los mismos:

i) Peso máximo;

ii) Límites del centro de gravedad;

iii) Configuración de la hélice inoperativa si es aplicable;

iv) Longitud de la pista de despegue incluyendo la corrección por temperatura;

v) Alcance de los límites de altitud;

vi) Limitaciones del certificado;

vii) Alcance de los límites de operación;

viii) Información de rendimiento (performance); y

ix) Procedimientos de operación.

3) El explotador tiene procedimientos de operación aprobados por la DGAC, para una operación segura del avión, incluyendo requisitos específicos para:

i) Limita al mínimo el peso operativo en cualquier vuelo de traslado (ferry) incluyendo el peso de combustible de reserva necesario;

ii) Limita que los despegues deben ser hechos desde pistas secas, a menos que, basado en un muestreo de las técnicas de despegue de uso corriente desde pistas mojadas con un motor inoperativo, hayan sido aprobados despegues totalmente controlables desde pistas mojadas para el modelo especifico del avión y que incluidos en el manual de vuelo del avión;

iii) Operaciones desde aeropuertos donde las pistas puedan requerir el despegue o aproximación sobre áreas pobladas; y

iv) Procedimientos de inspección para determinar la condición de operación de los motores operativos.

4) Bajo esta sección, ninguna persona puede proceder al despegue de una aeronave si:

i) El ascenso inicial es sobre áreas densamente pobladas; o

ii) Las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de despegue o de destino son menos que las requeridas para vuelo VFR.

5) No puede ser transportada durante el vuelo ninguna persona que no pertenezca a la tripulación requerida para dicho vuelo.

6) No puede utilizarse ningún tripulante para hacer un vuelo bajo esta sección a menos que dicho tripulante esté absolutamente familiarizado con los procedimientos de operación de vuelos de traslado (ferry) con un motor inoperativo contenidos en el manual de operaciones del titular del certificado y las limitaciones e información de rendimiento (performance) del manual de vuelo del avión.

b) Vuelos de prueba: Aviones impulsados por motores recíprocos (a pistón).

El rendimiento de un avión impulsado por motores recíprocos con un motor inoperativo, debe determinarse por ensayos en vuelo de la siguiente manera:

1) Debe elegirse una velocidad no menor que 1, 3 Vs 1 a la cual el avión pueda ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con el motor crítico inoperativo con hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador y con los demás motores operando a su potencia máxima determinada en el párrafo (b)(3) de esta sección;

2) La distancia requerida para acelerar a la velocidad mencionada en el párrafo (b)(1) de esta sección y para ascender hasta cincuenta (50) pies debe ser determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor inoperativo, con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador; y

iii) Los otros motores operando a no más que la potencia máxima establecida bajo el párrafo (b)(3) de esta sección.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje tales métodos de aplicación de potencia, la regulación de compensadores (trimado), potencia máxima y velocidad.

4) El rendimiento deberá ser determinado a un peso máximo no mayor que el peso que permite una relación de ascenso de por lo menos, cuatrocientos (400) pies/minuto en la configuración de "en ruta" dada por la sección 25.67 del RAD 25, a una altitud de 5,000 pies

5) El rendimiento deberá ser determinado teniendo en cuenta la corrección de temperatura a considerar para la longitud de pista de despegue calculada de acuerdo con la sección 25.61 del RAD 25.

c) Vuelo de prueba: Aviones con motores de turbina.

El rendimiento de un avión con motores de turbina con un motor inoperativo, debe ser determinada por vuelo de prueba incluyendo por lo menos tres pruebas de despegue, de acuerdo con lo siguiente:

1) Deben elegirse velocidades de despegue V_R y V_2, no menores que las velocidades correspondientes a aquellas para las cuales el avión ha sido certificado bajo la sección 25.107 del RAD 25 y en las cuales el avión puede ser controlado satisfactoriamente con el motor crítico inoperativo con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador, si es aplicable y con todos los demás motores operativos a una potencia no mayor que aquellas seleccionada para la certificación tipo como se establece en la sección 25.101 del RAD 25.

2) La mínima longitud de pista de despegue, debe ser la distancia horizontal requerida para acelerar y ascender a una altura de 35 pies a la velocidad V_2 incluyendo cualquier incremento de velocidad adicional obtenida en las pruebas multiplicada por 115% y determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor crítico inoperativo y con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador (si es aplicable); y

iii) Los otros motores operando a una potencia no mayor que aquella seleccionada para la certificación tipo, como se establece en la sección 25.101 del RAD 25.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje, tales como puesta aproximada de compensadores (trimado), método de aplicación de potencia, potencia máxima y velocidad. El avión deberá ser controlable satisfactoriamente durante la totalidad de la carrera de despegue cuando sea operado de acuerdo a dichos procedimientos.

4) El rendimiento debe ser determinado con un peso máximo no mayor que el peso determinado bajo la sección 25.121 (c) del RAD 25 pero con:

i) El requisito que el gradiente estable efectivo del ascenso final de despegue no sea menor que 1.2% medio en el extremo final de la trayectoria de despegue, con dos motores críticos inoperativos; y

ii) El requisito que la velocidad durante el ascenso no sea menor que la velocidad de equilibrado (trimado) con dos (2) motores inoperativos para el gradiente constante efectivo del ascenso final de despegue indicado en el párrafo (c)(4)(i) de esta sección.

5) El avión debe poder ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con dos (2) motores críticos inoperativos. El rendimiento en ascenso puede ser demostrado por cálculos basados en y con igualdad de seguridad a, los resultados de las pruebas.

6) El rendimiento deberá ser determinado usando la corrección por temperatura para la distancia de despegue y "ascenso final de despegue", calculada de acuerdo con la sección 25.101 del RAD 25.

Para los propósitos de los párrafos (c)(4) y (5) de esta sección, dos (2) motores críticos significa dos motores adyacentes sobre un lado de un avión con cuatro (4) ó más motores y el motor central y un motor exterior en un avión con tres motores.

91.613 Materiales para interiores de compartimientos.

Ninguna persona puede operar un avión que se ajuste a un certificado de Tipo suplementario o a una enmienda al mismo, para un peso máximo de despegue certificado mayor de 5,700 Kg ó (12,500 libras), a menos que dentro del año posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad inicial, el avión haya cumplido con los requisitos para compartimientos interiores dados por la sección 25.853 (a), (b), (b)(1), (b)(2) y (b)(3) del RAD 25.

91.615-91.699 Reservado.

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

91.701 Aplicabilidad.

a) Esta sección se aplica a las operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana y a las operaciones de aeronaves de matrícula extranjera dentro de la República Dominicana.

b) El RAD 91.702 de este reglamento también aplica a cada persona a bordo de una aeronave operada como sigue:

1) Una aeronave civil de registración dominicana operada fuera de la República Dominicana.

2) Cualquier aeronave operada fuera de República Dominicana:

i) Que tenga por próximo destino de itinerario o último lugar de salida en la República Dominicana si el próximo punto de aterrizaje de la aeronave es en la República Dominicana; o

ii) Si la aeronave aterriza en la República Dominicana con el individuo aún en la aeronave no importando si el lugar de aterrizaje era por itinerario o planificado de otra manera.

91.702 Personas a bordo.

RAD 91.11 de este reglamento (Prohibición sobre Interferencia con los Tripulantes) aplica a cada persona a bordo de una aeronave.

91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.

a) Toda persona operando una aeronave civil registrada en la República Dominicana fuera de su territorio deberá:

1) Cuando esté en alta mar fuera del límite de aguas territoriales, cumplir con el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional (Reglamento del Aire) y con las secciones 91.117 (c), 91.129 y 91.131;

2) Cuando esté operando dentro de un Estado extranjero, cumplir con las regulaciones relacionadas con el vuelo y operación de aeronaves vigentes en ese Estado;

3) Excepto por lo establecido en las secciones 91.307 (b) y 91.711, cumplir con lo establecido en esta sección, siempre que ello no sea incompatible con las regulaciones aplicables de ese Estado extranjero y/o el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional, incluida sus enmiendas; y

4) Cuando se opere según las reglas MNPS determinadas por lo prescrito en la sección 91.705.

91.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, en el espacio aéreo del Atlántico Norte (NAT) designado como Espacios Aéreos con Especificaciones Mínima de Navegación (MNPS), a menos que:

1) La aeronave tenga aprobada una capacidad de rendimiento (performance) de navegación que cumpla con los requisitos del Apéndice "C" de este RAD; y

2) El operador esté autorizado por la DGAC, para efectuar tales operaciones.

b) La DGAC autorice desviaciones de los requisitos de esta sección de acuerdo con la sección 3 del Apéndice "C" de este RAD.

91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).

a) Excepto como está provisto en párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil de registración dominicana en espacio aéreo designado como Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) a menos que:

1) El Operador y el operador de la aeronave cumplan con los requerimientos del
Apéndice G de este Reglamento; y

2) El operador esté autorizado por la DGAC a conducir tales operaciones.

b) La DGAC puede autorizar una desviación de los requerimientos de este RAD de acuerdo con la Sección 3 del Apéndice C de este reglamento.

91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.

Ninguna persona puede operar un avión civil hacia, sobre o desde la República Dominicana, sin haber realizado un plan de vuelo IFR o VFR según sea apropiado y obtener el permiso correspondiente por parte de la DGAC.

91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.

a) Generalidades. En adición de otras regulaciones aplicables de este RAD, toda persona que opere una aeronave civil extranjera en la República Dominicana, deberá cumplir también con esta sección.

b) Vuelos bajo reglas visuales (VFR). Ninguna persona podrá realizar operaciones en una aeronave bajo VFR que requieran comunicación de radio de dos vías (two ways), a menos que un miembro de la tripulación de esa aeronave sea capaz de realizar la comunicación de dos vías en el idioma español y/o inglés y esté a cargo de esa función durante toda la operación.

c) Vuelos bajo reglas instrumentales (IFR). Ninguna persona podrá operar una aeronave civil bajo IFR, a menos que:

1) Esa aeronave esté equipada con:

i) Equipo de radio que pueda tener comunicación de dos vías con el controlador del transito aéreo (ATC) cuando se encuentre dentro de espacio aéreo controlado; y

ii) Equipo de radionavegación apropiada a las facilidades de radionavegación de las áreas en donde se realicen las operaciones.

2) Toda persona que opere esa aeronave:

i) Tenga un certificado expedido por la DGAC de la República Dominicana o sea autorizado por un certificado validado por su país de origen para pilotear en vuelos bajo IFR; y

ii) Esté completamente familiarizado con la ruta y los procedimientos a realizar en el espacio aéreo de la República Dominicana.

3) Por lo menos un tripulante de esa aeronave sea capaz de conducir comunicaciones radiotelefónicas de dos vías (two-way radiotelephone) en idioma español y ese tripulante esté en servicio mientras la aeronave se aproxima para aterrizar, despega o sobrevuela el espacio aéreo asignado a la República Dominicana, mediante los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea.

d) Operaciones sobre el agua. Toda persona que esté operando una aeronave extranjera civil que intencionalmente desee ingresar en espacio aéreo de la República Dominicana, deberá realizar la notificación como está descrito y ordenado en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) o suplir un plan de vuelo OACI para esa región.

e) Operaciones para alcanzar o superar el nivel de vuelo 240 (FL 240). Ninguna persona puede operar una aeronave en espacio aéreo de la República Dominicana para alcanzar o superar FL 240 según lo prescrito en el párrafo (c)(1)(i) de esta sección que requiera del Equipo Medidor Distancia (DME) operativo como está exigido por el ATC y descrito en el AIP, capaz de recibir e indicar información de distancia desde estaciones VORTAC que vayan a ser utilizadas. Toda vez que el DME falle deberá informar inmediatamente al ATC de la zona aérea en donde se encuentre y requerirá instrucciones para continuar el vuelo hacia el próximo aeropuerto, en el cual deberá intentar cambios y/ o reparaciones necesarias que se pudieren realizar para que el DME continúe operativo. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las aeronaves

civiles extranjeras que no estén equipadas con DME o cuando éstos estén inoperativos, siempre que para el ATC sea convenientemente, notificarlo antes de cada despegue y si es operada para los siguientes propósitos:

1) Vuelos desde y hacia un lugar en la República Dominicana donde las reparaciones o alteraciones pudieren ser efectuadas;

2) Vuelos de traslado (ferry) especiales hacia un nuevo Estado de registro;

3) Vuelo de traslado (ferry) con el propósito de demostración o prueba de una aeronave comprada en un Estado extranjero, por un operador de la República Dominicana.

91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.

a) Una aeronave civil extranjera puede ser operada sin el certificado de aeronavegabilidad requerido por la sección 91.203 si una autorización especial para dicha operación ha sido emitida bajo esta sección. La solicitud para dicha autorización deberá ser sometida a la DGAC;

b) La DGAC puede emitir un permiso especial de vuelo a una aeronave civil con matrícula de otro Estado sujeto a cualquier condición y limitación consideradas necesaria para la operación segura dentro del espacio aéreo de la República Dominicana.

91.717- 91.799 Reservado.

Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD.

Las secciones 91.801 a 91.875 concernientes a los límites de ruido de operación y requisitos relacionados que serán aplicables para la operación de aeronaves civiles en la República Dominicana, no se encuentran específicamente reguladas mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar. Su aplicabilidad queda supeditada a las regulaciones que pueda establecer la DGAC.

Nota aclaratoria: En vista de que la República Dominicana se encuentra hoy día en proceso de definición de su política ambiental, a la vez que se carece de la infraestructura y tecnología pertinente para efectuar las acciones de fiscalización y vigilancia esenciales para dar cumplimiento al Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hemos colocado bajo la sección "I" (91.801 a 91.875) con la reserva indicada en el texto previamente indicado.

Esta desviación respecto a las normas y procedimientos internacionales constituye una de las diferencias que oportunamente habrán de notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de conformidad con el procedimiento prescrito por el artículo 38 del Convenio de Aviación Civil.

Sección "J" - Permisos de Desviación (waivers)

91.901 Reservado.

91.903 Política y procedimientos.

a) La DGAC puede emitir un permiso de desviación (waiver) autorizando la operación de una aeronave que se desvíe de cualquier regla enunciada listada en esta sección, siempre que determine que la operación propuesta puede ser conducida con seguridad bajo los términos de ese permiso.

b) Una solicitud para un permiso de desviación (waiver) a emitirse bajo esta sección, deberá remitirse a la DGAC en la forma y modo prescrita por ésta.

c) Un permiso de desviación (waiver) es válido sólo para lo especificado en ese permiso.

91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.

REGLAS

91.107	El uso de cinturones de seguridad.
91.111	Operar cerca de otra aeronave.
91.113	Reglas de prioridades de paso: Excepto operaciones acuáticas.
91.115	Reglas de prioridad de paso: Operaciones acuáticas.
91.117	Velocidad de la aeronave.
91.119	Altura mínima de seguridad: Generalidades.
91.121	Reglaje. Altimétrico.

91.123	Cumpliendo con las autorizaciones e instrucciones de ATC.
91.126	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase G.
91.127	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase E.
91.129	Operaciones en espacio aéreo. Clase D.
91.130	Operaciones en espacio aéreo. Clase C.
91.131	Operaciones en espacio aéreo. Clase B.
91.133	Áreas restringidas y prohibida.
91.135	Operaciones en espacio aéreo. Clase A.
91.153	Plan de vuelo VFR. Información requerida.
91.155	Condiciones meteorológicas mínimas básicas bajo reglas de vuelo visual (VFR).
91.157	Condiciones meteorológicas mínimas especiales bajo reglas de vuelo visual.
91.159	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo visual (IFR).
91.169	Plan de vuelo para vuelos por instrumentos (IFR): Información Requerida.
91.173	Autorización ATC y plan de vuelo requerido.
91.175	Despegue y aterrizaje bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.177	Altitudes mínimas para operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.179	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.181	El rumbo a mantener.
91.183	Radio comunicaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.185	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Pérdida de comunicaciones.
91.187	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en espacio aéreo controlado. Informes de mal funcionamiento.
91.209	Luces de la aeronave.
91.303	Vuelos acrobáticos.
91.305	Áreas para vuelos de pruebas.
91.311	Remolque; distinto al llevado a cabo bajo la sección 91.309.
91.313(e)	Aeronave civil de categoría restringida. Limitaciones de operación.
91.515	Reglas de altitud de vuelo.
91.705	Operaciones sobre el Atlántico Norte (NAT) en el espacio aéreo designado con el rendimiento mínimo de navegación especificado.

91.907-91.999 Reservado.

Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento

Apéndice "A"

1. Manual de Categoría II

a) Solicitud de aprobación. Un solicitante para la aprobación de un manual de categoría II o de una enmienda de un manual previamente aprobado debe remitir

el manual o la enmienda a la DGAC, si la solicitud requiere un programa de evaluación, esta debe incluir lo siguiente:

1) La localización de la aeronave y el lugar donde la demostración va a ser conducida y;

2) El día que las demostraciones darán comienzo (por lo menos 10 días después de haber depositado la solicitud).

b) Contenido. Cada manual de categoría II debe contener:

1) El No. de matricula, fabricante y el modelo de la aeronave a la cual se hace la solicitud.

2) Un programa de mantenimiento según se especifica en la sección 4 de este apéndice; y

3) Los procedimientos e instrucciones relacionados con el reconocimiento de la altura de decisión, uso de la información de alcance visual de la pista, observación de la aproximación (APROACH MONITORING), la región de decisión (región entre la radiobaliza intermedia (middle marker) y la altura de decisión), las desviaciones máximas permisibles del indicador básico del "ILS" entre la región de decisión, una aproximación frustrada, uso del equipo de aproximación baja de abordo, altitud mínima para uso del piloto automático, sistema de aviso de falla de instrumento y equipos, falla de instrumentos y otros procedimientos, instrucciones y limitaciones que pueden necesarios a criterio de la DGAC.

2. Equipo e instrumentos requeridos.

Los equipos e instrumentos listados en esta sección deben ser instalados en cada aeronave en una operación de categoría II. Esta sección no requiere la duplicación de los instrumentos y equipos requeridos por 91.205 o cualquiera otras revisiones de este capítulo.

a) Grupo I

1) Dos sistemas de recepción de localizador y de senda de planeo. Cada sistema debe proveer una exposición del "ILS" básico y cada lado del panel de instrumentos debe tener una exposición del "ILS" básico. Sin embargo, una antena de localizador simple y una antena de senda de planeo simple pueden ser usadas.

2) Un sistema de comunicaciones que no afecte la operación de por lo menos uno de los sistemas de "ILS".

3) Un receptor de radiobaliza que provea indicaciones auditiva y visual conspicua de las radiobalizas exterior e intermedia (outer y middle marker)

4) Dos sistemas giroscópicos de indicación de cabeceo y alabeo.

5) Dos sistemas giroscópicos de indicación de dirección

6) Dos indicadores de velocidad

7) Dos altímetros sensitivos ajustables a presión Barométricas; que cada uno posea su carta de corrección de error de escala altimétrica y de altura de las ruedas de la aeronave. Posterior a junio 26, 1979 dos altímetros sensitivos ajustables a presión barométricas, con marcas a intervalos de 20 pies y que cada uno posean sus cartas de corrección de error de escala altimétrica y de altura de las ruedas de la aeronave.

8) Dos indicadores de velocidad vertical.

9) Un sistema de guía de control de vuelo que consista ya sea de un acoplador de aproximación automático o de un sistema del director de vuelo. Un sistema de director de vuelo debe exponer información computarizada como comando de dirección con relación a un localizador de "ILS" y, en el mismo instrumento, ya sea información computarizada como comando de cabeceo con relación a una senda de planeo de "ILS" o información de una senda de planeo de "ILS" o información de senda de "ILS" básico. Un acoplador de aproximación automática debe proveer por lo menos dirección automática con relación a un localizador de "ILS". El sistema de guía de control de vuelo puede ser operado por uno de los sistemas de recepción requerido por el acápite (i) de este párrafo.

10) Para operaciones de categoría II con altura de decisión debajo de 150 pies, ya sea un receptor de radiobaliza que provea radiobaliza interior o de radio altímetro.

b) Grupo II

1) Sistema de advertencia para detección inmediata por el piloto de fallas de sistemas de los items (1), (4), (5) y (9) del grupo I y, si está instalado para uso en operaciones de categoría III el radio altímetro y el sistema de mandos de gases automático (Autothrottle System).

2) Controles Duales.

3) Un sistema de presión estática ventilado externamente con una fuente de presión estática alterna.

4) Un limpia parabrisa o medios equivalentes para proveer adecuada visibilidad para una transición segura para cualquier piloto hacer contracto y continuar rodando.

5) Una fuente de calentamiento para cada tubo pitot del sistema de indicador de velocidad instalado o medios equivalentes para prevenir fallas debido a acumulación de hielo del sistema pitot

3. Aprobación de instrumentos y equipos.

a) Generalidades. Los instrumentos y equipo requeridos por la sección 2 de este apéndice deben ser aprobados según se estipula en esta sección antes de ser usados en operaciones de categoría II. Antes de presentar una aeronave para aprobación de los instrumentos y equipos debe demostrarse que desde el principio de los 12 meses previo a la fecha de remisión:

1) El localizador del "ILS" y el equipo de senda de planeo hallan sido chequeados en banco de prueba conforme a las instrucciones del fabricante y cumplan con los estándares especificados en "RTCA paper 23-63/DO –117 de fecha marzo 14, 1963; "Criterio de ajuste estándares para localizadores de abordo y receptores de senda de planeo", el cual puede ser obtenido de el secretariado RTCA, 1425 K St., ,NW., Washington, DC 20005.

2) Los altímetros y los sistemas de presión estática hayan sido inspeccionados y probados conforme al "apéndice E" del RAD 43; y

3) Todos los otros instrumentos e items del equipo especificado en la sección 2 (a) de este apéndice que estén listados en el programa de mantenimiento propuesto se les haya realizado la prueba de banco y verificado que reúnan las especificaciones del fabricante.

b) Sistema de guía de control de vuelo. Todos los componentes del sistema de guía de control de vuelo deben ser aprobados según estén instalados por el programa de evaluación especificado en el párrafo (e) de esta sección si no han sido aprobados para operaciones de categoría III bajo los procedimientos aplicables de certificación de tipo (TC) o de certificación de tipo suplementario (STC). Adicionalmente, los cambios subsecuentes de fabricación, modelo o de diseño de los componentes deben ser aprobados conforme a este párrafo. Los sistemas o dispositivos relacionados, tales como los mandos de gases automáticos (AUTOTHOROTTLE) o sistema computarizado de guía de aproximación frustrada deben ser aprobadas de la misma manera como si van hacer usadas para operaciones de categoría II.

c) Radio altímetro. Un radio altímetro debe cumplir con el criterio de perfomance de este párrafo, tanto para aprobación original como para cada subsecuente alteración que sea pertinente

1) Este debe exponer a la tripulación de vuelo clara y positivamente la altura sobre el terreno de las ruedas de los trenes principales.

2) Este debe exponer la altura sobre el terreno de las ruedas a una tolerancia de mas o menos 5 pies o 5 por ciento, cualesquiera sea la mayor, bajo las siguientes condiciones:

   i. Ángulos de cabeceo de cero a mas o menos 5 grados alrededor de la altitud de aproximación promedio.

   ii. Ángulos de alabeo de cero a 20 grados en cualquiera dirección.

   iii. Velocidades hacia adelantes, desde la velocidad mínima de aproximación hasta 200 nudos .

   iv. Régimen de descenso pronunciado desde cero hasta 15 pies por segundo a altitudes de 100 a 200 pies.

3) Por encima del nivel terrestre, éste debe seguir la altitud actual de la aeronave sin lentitud considerables u oscilación.

4) Con la aeronave a una altitud de 200 pies o menos, cualquier cambio abrupto en el terreno, representando no mas de 10 por ciento de la altitud de la aeronave no debe causar que el altímetro se desconecte, y la reacción del indicador a tales cambios no debe exceder 0.1 segundos y, adicionalmente, si el sistema de desconecta por cambios mayores éste debe readquirir la señal en menos de 1 segundo.

5) Sistemas que posean dispositivos de oprimir para probar (push-to-test) deben probar todo el sistema (con o sin antena) a una altura simulada menor de 500 pies.

6) El sistema debe proveer para la tripulación de vuelo un dispositivo positivo de muestra visual de advertencia de fallo en cualquier momento en que haya pérdida de energía o una ausencia de señales de retorno de tierra dentro del rango designado de operación de alturas.

d) Otros instrumentos y equipos. Todos los otros instrumentos e items de equipo requerido por la Sección 2 de este apéndice debe ser capaz de funcionar como sea necesario para operaciones de Categoría II. Una aprobación es requerida también después de cada subsecuente alteración a esos instrumentos e items de equipos.

e) Programa de Evaluación.

1) Aplicación. Una aprobación por evaluación es requerida como parte de la solicitud para aprobación del manual de Categoría II.

2) Demostraciones. A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, el programa de evaluación para cada aeronave requiere las demostraciones especificadas en este párrafo. Por lo menos 50 aproximaciones ILS deben ser voladas con un mínimo de cinco aproximaciones en cada una de tres diferentes facilidades de ILS y no mas de la mitad del total de aproximaciones en cualquier facilidad de ILS. Todas las aproximaciones deberán ser voladas bajo condiciones instrumentales simuladas hasta una altura de decisión de 100 pies y el 90 por ciento del total de aproximaciones realizadas deben ser satisfactorias. Una aproximación satisfactoria es una en la cual –

   i) A los 100 pies de altura de decisión, la velocidad indicada y rumbo sean satisfactorios para un enderezamiento (flare) y aterrizaje normal (la velocidad debe ser de 5 nudos mas o menos de la velocidad programada, pero no debe ser menor que la velocidad computada para el umbral de pista si Auto aceleradores son utilizados);

   ii) La aeronave, a la altura de decisión de 100 pies, esté posicionada de tal manera que la cabina de mando esté dentro, y en curso de mantenerse dentro de los confines laterales de la extensión de pista;

   iii) Desviación de la senda de planeo (glide slope) después del abandono de la radiobaliza externa (outer marker) no exceda el 50% de la deflexión total en la escala mostrada en el indicador de ILS.

   iv) No se observen maniobras toscas o excesivas después de abandonar la radiobaliza intermedia (middle marker); y

   v) En caso de una aeronave equipada con un acoplador de aproximación (approach coupler), la aeronave esté suficientemente compensada (in trim) cuando el acoplador de aproximación (approach coupler) sea desconectado a la altura de decisión para permitir la continuación de una aproximación y aterrizaje normal.

3) Récords. Durante el programa de evaluación la siguiente información debe ser mantenida por el solicitante para la aeronave con relación a cada aproximación y ponerla a disposición de la DGAC cuando le sea requerida;

   i) Cada deficiencia en los instrumentos de la aeronave y equipo que previno el inicio de una aproximación.

   ii) La razón por descontinuar una aproximación, incluyendo la altura sobre la pista a la cual fue descontinuada.

iii) Velocidad de control a la altura de decisión de 100 pies si los Auto aceleradores son utilizados.

iv) La condición de compensación (trim) de la aeronave luego de desconectar el acoplador automático respecto a la continuación para enderezamiento (flare) y el aterrizaje.

v) La posición de la aeronave en la radiobaliza intermedia y en la altura de decisión (D.H.) indicada, ambas en un diagrama de la exposición del ILS básico y en un diagrama de la pista extendida hasta la radiobaliza intermedia. El punto de la zona de contacto debe ser indicado en el diagrama de la pista.

vi) Compatibilidad del director de vuelo con el acoplador automático, si es aplicable.

vii) Calidad de perfomance del sistema en general.

4) Evaluación. Una evaluación del sistema del guía de control de vuelo se efectúa luego del cumplimiento satisfactorio de las demostraciones. Si no se han evidenciado tendencias peligrosas o de otra manera se conozca su existencia, el sistema es aprobado tal como esté instalado.

4. - Programa de Mantenimiento.

a) Cada programa de mantenimiento debe contener lo siguiente:

(1) Una lista de cada instrumento y Item, de equipos especificados en la sección 2 de este apéndice, como que está instalado en la aeronave y aprobado para operaciones categoría II, incluyendo la marca y modelo de aquellos especificado en la sección 2(a).

2.- Un programa que provee para la conducción la realización de las inspección bajo el Sub-párrafo 3 de este párrafo, dentro de los 3 meses calendario, después de la fecha de inspección previa.

La inspección debe ser realizada por una persona autorizada por la sección 43 de este capitulo, excepto que cada inspección alternada puede ser remplazada por un vuelo de chequeo funcional. Este chequeo de vuelo funcional debe ser categoría II, con autorización de piloto para el tipo de aeronave chequeada.

3.- Un programa que provea la ejecución de chequeos en banco para cada instrumento y Ítem, de equipos instalado que esté especificado en la Sección 2(a), dentro de los 12 meses del calendario, después de la fecha previa al chequeo en banco.

4.- Un programa que prevea para la realización de la prueba e inspección de cada sistema de presión estática de acuerdo con el apéndice E del RAD-43, de este capitulo dentro de los 12 meses calendario después de la fecha previa a las pruebas e inspecciones.

5.- El procedimiento para la realización de la inspecciones periódicas y chequeos de vuelo funcional para determinar la habilidad, cada instrumento, Ítem y equipo listado, especificados en la sección 2(a) de este apéndice, para ejecutar como aprobado para operaciones categoría II, incluir un procedimiento para registrar los chequeos de vuelo funcional.

6.- Un procedimiento asegurando que el piloto es informado de todos los defectos de instrumentos y Item de equipos instalados.

7.- Un procedimiento asegurando que la condición de cada instrumento y Ítem de equipo sobre al mantenimiento, realizado a el, es al menos igual que la aprobación de la condición categoría II, antes de que sea retornado al servicio en operaciones categoría II.

8.- Un procedimiento para una entrada en el record de mantenimiento requerido por el RAD, Sección 43.9 de este capítulo, que presenta fecha, aeropuerto y razones para cada interrupción de la operación Categoría II, y el porque del mal funcionamiento de instrumento e Ítem de equipo instalado.

(b) Banco de prueba. Un banco de prueba requerido por este sección debe cumplir con este párrafo,

1- Debe ser realizado por un taller de reparación certificado con los siguientes alcances:

(I) El alcance de instrumento.
(II) El alcance de radio.
(II) El alcance usado bajo Sub-sección "D", del RAD-145, de este Capítulo (Enmienda No.269 del fecha 6 de abril del 2002, (b) (I) (i) (iii), debe ser removido).

2.- Estos consisten en remover un instrumento a un Ítem de equipos y realización de lo siguiente:

(i) Una inspección visual por limpieza, buscando eminentemente fallo de lubricación y reparación o reemplazo de partes;

(ii) La corrección de un Ítem encontrado por esa inspección visual; y, .

(iii) Calibración para al menos las especificaciones en el aprobado para categoría II, por cada aeronaves con los instrumentos u otros Items de equipos instalados.

(c) Extensiones:. Después de completar un ciclo de mantenimiento de 12 meses calendario. Requiere Una extensión en el período para chequeos, pruebas e inspección si esta aprobado y presentado para justificar el requisito de la extensión.

Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (sección 91.817)

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "C" - Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Mínimum Navigation Performance Specifications) (MNPS)

Sección 1.

La "Performance Mínima de Navegación" es la posibilidad que tienen las aeronaves de seguir la trayectoria de vuelo previstas o a ellas asignadas, con ciertos márgenes de tolerancia. Toda "Especificación de Performance Mínima de Navegación (MNPS)" describe cierto nivel de performance de navegación que tienen que satisfacer las aeronaves por determinadas partes del espacio aéreo conocida como "Espacio Aéreo MNPS".

Sección 2.

Para una aeronave ser capaz de operar en cualquier región MNPS, debe de disponer de capacidad de performance tal que:

a) La desviación característica de los errores laterales de derrota es inferior a 6.3 MMX H/4.5 (H es el promedio de horas de vuelo en el nuevo espacio aéreo MNPS, y 4.5 es el promedio de horas de vuelo empleado en las operaciones MNPS en la Región NAT).

b) La proporción de tiempo total de vuelo insumido por la aeronave a 30 NM, o más, de la derrota autorizada es inferior a 5.3×10^{-4}; y

c) La proporción del tiempo del vuelo insumido por la aeronave a distancias comprendidas entre 50 y 70 NM de la derrota autorizada, sea inferior a 13×10^{-5}.

Sección 3.

El control de tránsito aéreo (ATC) puede autorizar a un operador de aeronave a desviarse de los requisitos de la sección 91.705, para un vuelo específico si al momento de presentar un plan de vuelo para ese vuelo, el ATC, determina que a la aeronave puede ser provista de separación apropiada y que el vuelo no interfiere con o impone una carga sobre las operaciones de otra aeronave, la cual cumple los requisitos de la sección 91.705.

Apéndice "D"

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones

Parámetro	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Tiempo relativo	8 hs. mínimas	+ 0,125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vso hasta Vd (Kias)	+5% ó 10 kts, el que sea mayor. Resolución 2kts debajo de 175 KIAS	1	1% del rango total
Altitud	-300mts (-100 pies) hasta la máxima altura de certificación de la aeronave	+30m(+100pies) hasta + 210m (+ 700 pies)	1	7,5m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo Magnético	360°	+ 5°	1	1°
Aceleración |Vertical	3g hasta + 6g	+0,2g en suma a +0,3g del máximo datum	4(ó 1 por segundo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0,03 g
Aceleración Longitudinal	+1g	+1,5 del rango máximo excluyendo errores del datum de + 5%	2	0,01 g
Actitud de Cabeceo	100% del rango utilizable	+2°	1	0,8°
Actitud de Roll (Alabeco)	+60° ó 100% del rango usando, el que sea mayor	+2°	1	0,8°

Posición del TRIM del Estabilizador	Rango completo	**+ 3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Posición del Control de Cabeceo	Rango completo	**+ 3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Motores; para cada motor: velocidad nl o EPR o las indicaciones del cockpit usadas para certificación del avión.	Rango completo	**+ 5%**	1	**1%** del rango total
Velocidad de la Hélice y torque	-------	-------	1 (vel. hélice) 1 (Toque)	1% del rango total 1% del rango total
Régimen de altura (2)	+2.400 mpm (+8.000 ppm)	+10% resolución de 75 mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)

Parametro	**Rango**	**Minina Exactitud del Sistema Instalado**	**Intervalo de Muestreo (Por Segundo)**	**Resolucion de Lectura (3)**
Llave de transmisor de radio	ON/OFF	-------	1	-------
Flaps de B.A. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	 ------- + 3%	1 1	------ 1% del rango total
Flaps de B.F. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	-------- + 3%	1 1	-------- 1 % del rango total
Reversores de cada motor (discreto)	Sin accionar o reversores a full	--------	1	--------
Llave del autopiloto (discreto)	Conectado desconectado	--------	1	--------
Spoiler, frenos aerodinámicos	Retirados o extendidos	--------	1	--------

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentos de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberá contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Si los datos utilizados provienen del altímetro de altitud codificada (resolución 33 m), entonces alguno de estos parámetros deberán ser registrado. Sin embargo, si la altitud es registrada con una resolución mínima de 7,6 m, entonces estos 2 parámetros pueden ser omitidos.

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Tiempo relativo	4 horas mínimas	± 0.125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vm hasta Vd (KIAS)	± 5% ó + 10 Kts, el que sea mayor	1	1 Kts.
Altitud	-300mts(-1000 pies) hasta 20,000 pies	+300 m(± 100 pies) hasta 700 m	1	7.5 m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo magnético	360°	± 5°	1	1°
Aceleración Vertical	-3g hasta +6g	± 0.2 g es suma a ± 0.3 g del máximo datum	4 (ó 1 por segundo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0.05 g
Actitud de Roll (Alabeo)	± 60° ó 100% del rango usado, el que sea mayor	± 2°	1	0.8°
Actitud de cabeceo	± 100% del rango utilizable	± 2°	1	0.8°
Régimen de altura	± 2.400 mpm (± 8.000 ppm)	± 10%. Resolución de 75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)
Aceleración Longitudinal	± 1.09	± 1.5 % más excluyendo errores de referencia ±	2	0.03 g
Potencias; para cada motor: velocidad del motor principal	Rango máximo	± 5%	1	1% del rango total Nota 2
Torque	Rango máximo	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Turbina libre o desconectada del rotor	Rango total	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Presión hidráulica de los controles de vuelo, primario (Discreto)	alta/baja	--------	1	-------
Secundario (si es aplicable)	alta/baja	--------	1	
Llave de transmisor de radio (Discreto)	ON/OFF	--------	1	--------
Posición de la llave del Autopiloto (Discreto)	conectado desconectado	---------	1	-------

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Estado de fallas de Estabilización (Discreto)	OK/FALLA	--------	1	--------
Controles de vuelo; posición de los pedales	Rango total	± 3%	2	Nota 2 1% del rango total
Ciclo lateral	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Control de Posición del Estabilizador	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Sistema de Estabilización aumentada	conectada desconectada	----------	1	
Colector	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2
Ciclo Longitudinal	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentadas de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo estos sensores (pero incluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberán contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Por ciento de rango completo

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM)

Sección 1. Definiciones

Operación en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM).
Dentro del espacio aéreo RVSM, el control de Trafico Aéreo (ATC) separa las aeronaves a un mínimo de 1,000 pies verticalmente, entre los niveles de vuelo 290 y 410 inclusive.
El espacio RVSM es un espacio aéreo de calificación; el operador y la aeronave usada deben ser aprobados por la DGAC. El control de Trafico Aéreo notifica a los operadores de RVSM, proveyendo información de planeamiento de ruta. En la sección 8 de este apéndice se identifica el espacio aéreo donde el RVSM puede ser aprobado.

Grupo de Aeronaves RVSM
Aeronave dentro de un grupo de aeronaves aprobado como un grupo por la DGAC, donde cada aeronave satisface cada uno de los siguientes requerimientos:

a) La aeronave ha sido fabricada en el mismo diseño y ha sido aprobado con el mismo certificado de tipo, con el certificado de tipo enmendado o el certificado de tipo suplementario.

b) El sistema estático de cada aeronave esté instalado de manera y posición igual a las otras aeronaves del mismo grupo. Las mismas correcciones de errores de las mismas fuentes estáticas han sido incorporadas en cada aeronave del mismo grupo.

c) Las unidades de "Aviónicas" instaladas en cada aeronave cumplan con los mínimos requerimientos de RVSM de este apéndice; como a continuación se describe:

    (1) Fabricado con las mismas especificaciones de fabricación y que tenga el mismo No. de parte; o

    (2) De un fabricante o de número de parte diferente; si el solicitante demuestra que el equipo provea una performance "del sistema equivalente.

Aeronaves RVSM de Grupo Individual
Es una aeronave que está aprobada para operaciones RVSM de manera individual.

Litoral de vuelo del RVSM
Esto incluye el alcance de No" Mach" de velocidad, peso dividido por la relación de presión atmosférica y las altitudes sobre las cuales una aeronave está aprobada a operar en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM. El limite de altitud RVSM se define como sigue

a) Las fronteras del total de litorales RVSM son como a continuación se define:

1) Los linderos de altitud se extienden desde el nivel de vuelo 290 hacia arriba hasta la menor altitud de las siguientes:

i) Nivel de vuelo 410 (limite de altitud RVSM):

ii) La altitud máxima certificada de la aeronave (TECHO)

iii) La altitud limitada por potencia de crucero, de vibración (BUFFET) u otras limitaciones de vuelo.

2) Las velocidades de los limites de altitud de vuelo se extienden:

i) Desde la menor de la velocidad de espera (holding) con "Flaps/Slats" arriba; o la velocidad de maniobra.

ii) A la velocidad máxima de operación (Vmo/Mmo) o la velocidad limitada por vibración de potencia de crucero, u otras limitaciones de vuelo; la menor de ambas.

3) Todos los pesos brutos permisibles dentro de los limites de altitud vuelo definidos en los párrafos (1) y (2) de esta definición.

b) El limite de altitud de vuelo básico RVSM es el mismo que el litoral de vuelo total RVSM, excepto que la velocidad del litoral de vuelo se extiende:

(1) Desde la velocidad de espera (Holding) con Flaps/Slats" arriba; o la velocidad de maniobra, cualesquiera sea la menor;

(2) Hasta la limitante superior de "Mach/Velocidad " definida para el limite total de vuelo RVSM o un valor inferior especificado no menor del número "Mach" de largo alcance más .04 Mach a menos que esté limitada por potencia de crucero, vibración u otras limitaciones de vuelo.

Sección 2. Aprobación de la Aeronave

(a) Un operador puede ser autorizado a conducir operaciones RVSM si la DGAC Dominicana se cerciora que su aeronave cumple con esta sección.

(b) El solicitante de la autorización debe presentar el acopio de datos apropiados para la aprobación de la aeronave. Este acopio debe consistir de por menos lo siguiente:

1) Una identificación del grupo de aeronaves RVSM o de aeronave de grupo Individual

2) Una definición de los limites de altitud de vuelo RVSM aplicable a la aeronave afectada;

3) Documentación que establezca cumplimiento con los requerimientos de la aeronave aplicables a RVSM de esta sección y;

4) Las pruebas de conformidad usadas para asegurarse que la aeronave aprobada con el acopio dedatos de la aeronave cumple con los requerimientos RVSM de la aeronave.

c) Equipo de preservación de la altitud: todos los aviones. Para aprobar las aeronaves consolidadas en grupo o una aeronave de grupo Individual, la Autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que la aeronave cumple con los siguientes requerimientos:

1) La aeronave debe estar equipada con dos sistemas operacionales de medida de altitud Independientes.

2) La aeronave debe estar equipada por lo menos con un sistema de control de altitud automática que controle la altitud de la aeronave:

i. (i) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm$ 65 pies alrededor de una altitud adquirida cuando la aeronave esta siendo operada en un nivel recto y nivelado sin turbulencia ni ráfagas; ó

ii. (ii) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm$ 130 pies, sin turbulencia ni ráfagas para aviones cuya solicitud de certificados de tipo se produjo en o anterior a abril 9, 1997, que estén equipados con un sistemas de control de altitud automático con alimentación al sistema de dirección de performance de vuelo (FMP).

3) La aeronave debe estar equipada con un sistema de alerta de altitud que produzca una alerta cuando la altitud mostrada a la tripulación de vuelo se desvíe de la altitud seleccionada mayor a:

i) $\pm$ 300 pies para aviones cuya solicitud para su certificado de tipo fue hecha en o antes abril 9 1997; o

ii) $\pm$ 200 pies para aviones cuya solicitud de certificado de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997

d) Limites de Errores del Sistema Altimétrico. Grupo de aviones cuya solicitud de su certificado de tipo fue hecha en o anterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud de su certificado de tipo fue hecha en o anterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud fue hecha en o anterior abril 9, 1997

la Autoridad de Aeronáutica debe cerciorarse de que el Error del Sistema Altimétrico (ASE) tiene el siguiente contenido:

(1) En el punto del limite de altitud básico RVSM; donde el promedio del (ASE) alcanza su valor absoluto mas grande; el valor absoluto no puede exceder 80 pies.

(2) En el punto en el limite de altitud básico RVSM donde el promedio del ASE mas tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto; el valor absoluto no puede exceder 200 pies.

3) En el punto en todo el litoral de vuelo RVSM, donde el promedio de ASE alcanza el mayor valor absoluto; este no puede exceder 120 pies.

4) En el punto en todo el limite de altitud de vuelo RVSM donde el promedio ASE mas tres desviaciones estándar, alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 245 pies.

5) Restricciones de operaciones necesarias. Si el solicitante demuestra que su aeronave cumple de otra forma con los requerimientos contenidos en el ASE, la autoridad de Aeronáutica Civil puede establecer una restricción operativa en la aeronave del susodicho solicitante, para restringir la aeronave para operar en áreas de limites de vuelo RVSM básico, donde el valor absoluto del promedio de ASE exceda 80 pies, y/o el valor absoluto del promedio de ASE mas tres desviaciones estándar excede 200 pies; o de operar en áreas en todo el limites de vuelo RVSM, donde el valor absoluto del promedio de ASE exceda 120 pies y/o el valor absoluto del promedio de ASE mas tres desviaciones estándar exceda 245 pies.

e) Contenido de errores del Sistema Altimétrico. Grupo de aviones cuya solicitud de certificación de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud de certificación de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997, la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que el contenido de errores del sistema altimétrico es como sigue:

(1) En el punto de todo el limite de altitud de vuelo RVSM donde el promedio ASE alcanza el mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 80 pies.

(2) En el punto de todo el limite de altitud de vuelo RVSM; donde el promedio ASE más tres desviaciones estándar alcanza el mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 200pies.

(f) Contenido de limites de errores del sistema altimétrico Aviones fuera de grupo. Para aprobar una aeronave fuera de grupo, la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que los errores del sistema altimétrico se limitan a lo siguiente:

1) Para cada condición en el litoral de vuelo básico RVSM, el valor mayor absoluto combinado mayor de errores residuales de la fuentes estática más los errores de avionica no puede exceder 160 pies.

2) Para cada condición en todo el limite de altitud de vuelo RVSM, el valor mayor absoluto combinado de errores residuales de la fuente estática más los errores de avionica no puede exceder 200 pies

g) Compactibilidad del Sistema de Evasión de Colisión y de Alerta de Trafico (TCAS) con operaciones RVSM: Todas las aeronaves. Después de Marzo 31 de 2002, a menos que sea de otra manera autorizado por el administrador, si usted opera una aeronave que está equipada con TCAS II en espacio RVSM, éste debe ser un TCAS II que reúna TSO C-119b (versión 7.0) o una versión mas reciente.

(h) Si la autoridad de Aeronáutica Civil se cerciora que la aeronave del solicitante cumple con esta sección, esta Dirección de Aeronáutica lo notificara por escrito al solicitante.

Sección 3. Autorización para el Operador

a) La autorización para un operador conducir vuelos en espacio aéreo donde se aplique RVSM es emitido en las operaciones especificas o en una carta de autorización, según el caso. Para emitir una autorización RVSM la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse de que la aeronave del operador ha sido aprobado de acuerdo con la sección 2 de este apéndice y que el operador cumple con esta sección.

b) Un solicitante de autorización para operar dentro de espacio aéreo RVSM debe cumplir de forma y manera a lo prescrito por la dirección de Aeronáutica Civil Dominicana. La solicitud debe incluir lo siguiente:

1) Un programa mantenimiento RVSM aprobado que bosqueje los procedimientos para mantener la aeronave RVSM de acuerdo con los requerimientos de este apéndice. Cada programa debe contener lo siguiente:

(i) Inspecciones periódicas, pruebas funcionales en vuelo, y procedimientos de inspecciones de mantenimiento con prácticas aceptables que asegure un cumplimiento continuado con los requerimientos RVSM de las aeronaves.

(ii) Un programa de calidad confiable que garantice precisión y confiabilidad continuada del equipo de prueba usado a chequear los aviones, para determinar el cumplimiento de los requerimientos RVSM de las aeronaves.

(iii) Procedimientos para retorno a servicio de aviones que no cumplan

(2) Requerimientos de entrenamientos inicial y recurrente para los pilotos de un solicitante que opere bajo los RADS 121 y 135

(3) Políticas y procedimientos. Un solicitante que opera bajo los RADS 121 o 135 debe enviar un programa de políticas y procedimientos que le habilitarán a conducir operaciones RVSM seguras.

(c) Validación y Demostración. De una manera prescrita por la autoridad de Aeronáutica Civil, el operador debe proveer evidencia de que:

1) Es capaz de operar y mantener cada aeronave o grupo de aeronaves por los que el solicita aprobación a operar en espacio aéreo RVSM; y

2) Cada piloto tiene un adecuado conocimiento de los requerimientos, políticas y procedimientos de RVSM.

Sección 4. Operaciones RVSM

(a) Toda persona que solicite un despacho (Clearance) dentro del espacio aéreo RVSM anotará correctamente en el plan de vuelo archivado en el ATC, el estatus del operador y de la aeronave con respecto a la aprobación RVSM. Cada operador verificará la aplicabilidad RVSM para la ruta de vuelo planeada a través de las fuentes de información del plan de vuelo apropiado.

(b) Ninguna persona puede mostrar, en el plan de vuelo archivado en ATC, a un operador o a una aeronave aprobada para operaciones RVSM u operar una ruta o en un área donde se requiera aprobación RVSM, a menos que:

1) El operador este autorizado por la autoridad de Aeronáutica Civil para realizar tales operaciones; y

2) La aeronave ha sido aprobada y cumple con los requerimientos de la sección 2 de este Apéndice.

Sección 5. Aprobación para autorizar Desviación

La autoridad de Aeronáutica Civil puede autorizar un operador de aeronaves a desviarse de los requerimientos del RAD 91.706 para un vuelo específico en espacio aéreo RVSM, si ese operador no ha sido aprobado conforme con la sección 3 de este apéndice; y si:

a) El operador envía una solicitud apropiada al centro del ATC que controle ese espacio aéreo, (la solicitud deberá ser hecha por lo menos con 48 horas de antelación de la operación, a menos que existan circunstancias excepcionales); y

b) Al momento de depositar el plan de vuelo para ese vuelo, el ATC determine que la aeronave puede mantener apropiada separación y que el vuelo no interferirá con, o

imponga una carga en las operaciones de los operadores que han sido aprobado para operaciones RVSM de acuerdo con la sección 3 de este apéndice.

Sección 6. Reporte de Errores de Preservación de Altitud

Todo operador reportará a la Autoridad de Aeronáutica Civil cada evento en el cual la aeronave del operador haya exhibido el siguiente registro de performance de altitud.

(a) Total de error vertical de 300 pies o más

(b) Error del sistema altimétrico de 245 pies o más; o

(c) Desviación de la altitud asignada de 300 pies o más

Sección 7. Remoción o enmienda de la Autorización.

La autoridad de Aeronáutica Civil puede enmendar las especificaciones de operaciones para revocar o restringir una autorización RVSM, o puede revocar o restringir una carta de autorización RVSM; si la autoridad determina que el operador no esta cumpliendo, o es incapaz de cumplir con este apéndice o con la sección H de este RAD. Ejemplos de razones para enmendar, revocar o restringir, incluye, pero no se limita a, cuando un operador:

a) Comete uno o más errores en espacio aéreo RVSM.

b) Deja de responder efectivamente y a tiempo para identificar y corregir un error de preservación de altitud;

c) Deja de reportar un error de altitud.

Sección 8. Designación de Espacio Aéreo.

(a) RVSM en el "Atlántico Norte" (NAT).

1) El RVSM puede ser aplicado en el "NAT" en las siguientes Regiones de Información de vuelo de OACI (FIRs):
New York Oceanic, Gander Oceanic, Sondrestrom FIR, reykjavik Oceanic, Shanwick Oceanic y Santa Maria Oceanic

2) El RVSM puede ser efectivo en el espacio aéreo de la especificación de performance de navegación mínima (MNPS) dentro del "NAT" El espacio aéreo MNPS dentro del "NAT" se define por el volumen de espacio aéreo desde el nivel de vuelo 285 y 420 (inclusive), extendiéndose entre la altitud 27N y el polo norte, haciendo frontera en el este por los litorales de las aéreas de control de "Santa Maria Oceanic", "Shanwick Oceanic" y " Reykjavik Oceanic", y en el oeste por los litorales de las aéreas de control de Reykiavik Oceanic, "Gander

Oceanic"y NewYork Oceanic"; excluyendo las aéreas al oeste de 60°W y al sur de 38° 30' N

(b) RVSM en el Pacifico.

(1) El RVSM puede ser aplicado en el pacifico en las siguientes Regiones de Información de Vuelo de OACI (FIRS) "Anchorage Artic" Anchorage Continental", Anchorage Oceanic", "Auckland Oceanic, "Brisbance, "Edmonton" Honiara "Los Angeles," "Melbourne," "Nadi Naha "Nauru," "New Zealand," "Oakland." "Oaklama Oceanic," Portmoresby," "Seattle," "Tahiti," "Tokyo," "Ujung Pandang" Y "Vancouver,"

(c) RVSM en el Sistema de Ruta del Atlántico Oeste (WATRS).

1) El RVSM debe ser aplicado en la porción del FIR de New York perteneciente al Sistema de Ruta del Atlántico Oeste (WATRS). El área está definida como iniciando en el punto 38°30'N/60°00'W directo hasta 38 30 N/69°15'W directo hasta 38°20'N/69°57'W directo hasta 37°31'N/71°41'W directo hasta 37°13'N/72°40'W directo hasta 35°05'N/72°40'W directo hasta 34°54'N/72°57'W directo hasta 34°29'N/73°34'W directo hasta 34°33'N/73°41'W directo hasta 34°19'N/74°02'W directo hasta 34°14'N/73°57'W directo hasta 32°12'N/76°49'W directo hasta 32°20'N/77°00'W directo hasta 28°08'N/77°00'W directo hasta 27°50'N/76°32'W directo hasta 27°50'N/74°50'W directo hasta 25°00'N/73°21'W directo hasta 25°00'05"N/69°13'06"W directo hasta 25°00'N/69°07'W directo hasta 23°30'N/68°40'W 23°30'N/60°00'W hasta el punto de inicio.

RAD 103

- VEHICULOS ULTRALIVIANOS-

INDICE

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.
103.3 Requisitos de inspección.
103.5 Autorizaciones.
103.7 Certificación y matriculación.

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.
103.11 Operaciones diurnas.
103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.
103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.
103.17 Operaciones en ciertos espacios aéreos.
103.19 Operaciones en áreas restringidas ó prohibidas.
103.20 Restricción de vuelo en la proximidades de ciertas áreas designadas por NOTAM.
103.21 Referencia visual con la superficie.
103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan en la República Dominicana las operaciones de vehículos denominados ultralivianos. Para los propósitos de esta sección, un vehículo ultraliviano es:

a) Aquel que se utiliza o pretenda utilizar en operaciones aéreas con un solo ocupante;

b) Usado o se pretenda utilizar para propósitos deportivos o recreativos solamente;

c) No posee certificado de matrícula ni de aeronavegabilidad de la República Dominicana ni de ningún otro país extranjero; y
d) Si no es motorizado, pesa menos de 155 libras; ó
e) Si es motorizado:

1) No superen las doscientos cincuenta y cuatro (254) libras de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad que serían usados en caso de una eventual situación de emergencia;

2) Su capacidad de combustible no exceda de cinco (5) galones usables;

3) Su velocidad máxima en vuelo nivelado a plena potencia de crucero no sea capaz de superar los cincuenta y cinco (55) nudos de velocidad calibrada;

4) Su velocidad calibrada de pérdida de sustentación (stall) sin potencia de motor no exceda de veinticuatro (24) nudos.

103.3 Requisitos de inspección.

a) Toda persona que opere un vehículo ultraliviano como lo describe este RAD, debe, bajo requerimiento, permitir la DGAC ó a su designado, inspeccionar el vehículo ultraliviano a fin de determinar su aplicabilidad con este RAD.

b) El piloto u operador de un vehículo ultraliviano deberá, bajo requerimiento de la DGAC, suministrar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto solamente a las provisiones de este RAD.

103.5 Autorizaciones.

Ninguna persona puede conducir operaciones que requieran una desviación de las disposiciones de este RAD, a menos que dicha desviación sea autorizada por la DGAC.

103.7 Certificación y matriculación.

a) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a certificación de aeronave ó sus partes, ó equipo, los vehículos ultralivianos y sus componentes y equipo no requieren reunir los estándares de certificación para aeronavegabilidad especificados para aeronaves ó tener certificado de aeronavegabilidad.

b) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a la certificación de aerotécnicos, los operadores de vehículos ultralivianos bajo este RAD, no les he requerido reunir ningún conocimiento, edad, ó requisitos de experiencia para operar esos vehículos ó tener certificados médicos para aerotécnicos.

c) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a la matrícula y marca de la aeronave, los vehículos ultralivianos bajo éste RAD, no les he requerido estar matriculados ó llevar marcas de ningún tipo.

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.

a) Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano de manera que constituya un peligro a personas o propiedades.

b) Ninguna persona que opere un vehículo ultraliviano, deberá permitir que se dejen caer objetos desde el mismo.

103.11 Operaciones diurnas.

Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano antes de la salida y después de la puesta del sol.

103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.

a) Cada persona que opere un vehículo ultraliviano deberá mantenerse vigilante a los fines de evitar colisión con cualquier otro vehículo y debe cederle el paso a todas las aeronaves.

b) Ninguna persona podrá operar un ultraliviano de manera que constituya un peligro de colisión con respecto a otro vehículo ultraliviano.

103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.

Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraliviano sobre ninguna área congestionada de una ciudad, pueblo, asentamiento ó sobre cualquier congregación de personas.

103.17 Operación en ciertos espacios aéreos.

Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraliviano dentro de espacios aéreos Clase A, Clase C ó dentro de los límites verticales del área de superficie de Clase D designado para un aeropuerto a menos que esa persona tenga autorización previa de la autoridad de ATC que tiene jurisdicción sobre ese espacio aéreo.

103.19 Operaciones en áreas restringidas ó prohibidas.

Ninguna persona deberá realizar operaciones un área determinada por la ley o por la D.G.A.C. como prohibida, restringida o peligrosa, a menos que tenga la autorización de la D.G.A.C. o del departamento de la D.G.A.C. que controla dicha área.

103.20 Restricción de vuelo en la proximidades de ciertas áreas designadas por NOTAM.

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano en áreas designadas en NOTAM bajo RAD 91.137; 91.138; 91.141 ó 91.143, a menos que sea autorizado por:

Control de Tránsito Aéreo (ATC); ó

Permiso especial de la DGAC ó una autorización dada para un evento ó demostración.

103.21 Referencia visual con la superficie.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano en vuelo, excepto por referencia visual con la superficie.

103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano cuando la visibilidad de vuelo y la distancia a las nubes sea menor que la mostrada en la tabla mostrada abajo. Todas las operaciones en Clase A, Clase C y Clase D designados para un aeropuerto debe recibir previa autorización de ATC como está prescrito en el 103.17 de la presente sección.

Espacio Aéreo	Visibilidad de Vuelo	Distancia de las Nubes
Clase A	No Aplica	No Aplica
Clase C y D	3 Millas terrestres	No Aplica
Clase E, debajo de 10,000 MSL	3 Millas terrestres	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
a, o arriba de 10,000 AGL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo. 1,000 pies arriba. 1 Milla horizontal.
Clase G, 1,200 pies AGL sin importar la altitud MSL	1 Milla terrestre	Libre de Nubes
Arriba de 1,200 pies AGL, pero a menos de 10,000 pies MSL	1 Milla terrestre	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
Arriba de 1,200 pies, y a, o arriba de 10,000 pies MSL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo 1,000 pies arriba 1 Milla terrestre horizontal

RAD 119

- CERTIFICACION : AEROTRANSPORTISTA Y EXPLOTADORES COMERCIALES

INDICE

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad.
119.2 Cumplimiento con el RAD 119.
119.3 Definiciones.
119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones.
119.7 Especificaciones de operaciones.
119.9 Uso de nombre comercial.

Sección "B" – Aplicabilidad de requisitos de operaciones a diferentes tipos de operaciones bajo los RADs 121 y 135.

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.
119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.
119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales

Sección "C" – Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135.

119.31 Aplicabilidad.
119.33 Requisitos generales.
119.35 Solicitud ó renovación del certificado.
119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo.
119.39 Emisión o negación de un certificado.
119.41 Enmiendas de un certificado.
119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones
119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.
119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones.

119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.
119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (wet lease) y otros arreglos para transportación aérea.
119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.
119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.
119.61 Duración y devuelta del certificado y las especificaciones de operaciones.
119.63 Operación reciente.
119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121.
119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121.
119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135.
119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad

a) Este RAD aplica a toda persona que esté operando o pretenda operar aeronaves civiles.

1) Como un aerotransportista u operador comercial o ambos en comercio aéreo;

2) Cuando el transporte público no está envuelto en operaciones de aviones civiles registrados en la República Dominicana con una configuración de asiento de veinte (20) o más pasajeros, o una capacidad de carga paga de 6,000 libras o más.

b) Esta sección prescribe:

1) Los tipos de certificados de explotadores aéreos emitidos por la D.G.A.C. correspondiente, incluyendo certificado de explotación y certificado de operación;

2) Los requisitos de certificación que un operador debe reunir para obtener y portar un certificado que autorice operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135 de este Reglamento y especificaciones de operaciones para cada tipo de operación que será conducida y cada clase y tamaño de aeronave que va a ser operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

3) Los requisitos que un operador debe reunir para conducir operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135 de este Reglamento y en operar cada clase y tamaño de aeronave que está autorizado en sus especificaciones de operaciones;

4) Los requisitos que afectan el arrendamiento con tripulación (wet lease) de aeronaves y otros arreglos para la transportación aérea;

5) Los requisitos para obtener autorización de desviación para ejecutar una operación de emergencia; y

6) Los requisitos para personal de administración de operaciones conducidas bajo los RAD´s 121 ó 135.

7) Los Aerotransportistas, y aquellos operadores comerciales dedicados al transporte público programado de pasajeros o propiedad por remuneración o paga con:

i) Aviones que tengan una configuración de mas de 30 asientos, excluyendo cualquier asiento de tripulación requerido, o una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras, deberán cumplir con los requerimientos de certificación en el RAD 121, y conducir sus:

A) Operaciones programadas dentro del territorio nacional incluyendo rutas que se extienden fuera de la República Dominicana que sean específicamente autorizadas por la DGAC, con aquellos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a aerotransportistas domésticos, a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

B) Operaciones programadas a puntos fuera del territorio nacional en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a los aerotransportistas de vuelos internacionales ó bandera a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

C) Operaciones exclusivas de carga y operaciones que no están programadas con esos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a aerotransportistas adicionales, a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos; excepto que la DGAC puede autorizar que

esas operaciones sean conducidas bajo el párrafo (7)(i) ó 7(i)(B).

ii) Aviones que tengan una configuración máxima de 30 asientos o menos, excluyendo cualquier asiento requerido para la tripulación, y un máximo de carga paga de 7,500 libras o menos, deberán cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requerimientos; excepto que la DGAC puede autorizar a una persona a conducir operaciones en aviones de categoría de transporte para conducir esas operaciones en acuerdo con los requerimientos del párrafo (7)(i).

iii) Helicóptero que tenga una configuración máxima de 30 asientos o menos, excluyendo cualquier asiento requerido para la tripulación, y un máximo de carga paga de 7,500 libras o menos, deberán cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esas aeronaves de acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

iv) Helicóptero que tenga una configuración de 30 asientos o más, ó una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras, deberá cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esas aeronaves de acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

c) Las personas sujetas a este RAD deben cumplir los demás requisitos de este Reglamento, excepto donde dichos requisitos estén modificados por o donde requisitos adicionales estén impuestos por los RAD´s 119, 121 o´135 de este Reglamento.

d) Este RAD no determina las operaciones conducidas bajo los RAD´s 129, 133 y 137 de este Reglamento.

e) Excepto para operaciones cuando el transporte público no está envuelto, conducido con aviones que tengan una configuración de asientos para veinte (20) o más pasajeros, excluyendo cualquier asiento requerido de tripulante o una capacidad de carga paga de 6,000 libras o más, este RAD no se aplica a:

1) Instrucción de estudiante;

2) Vuelos sin escala de turismo conducidos con aeronaves que tengan una configuración de asientos para treinta (30) o menos pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante y con una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos, que comienzan y terminan en el mismo aeropuerto, y son conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres de dicho aeropuerto;

3) Vuelo ferry o de entrenamiento;

4) Operación de trabajo aéreo, incluyendo:

   i) Pulverización agrícola, siembra, regadío y control de aves;

   ii) Remolque de letreros;

   iii) Fotografía aérea o reconocimiento;

   iv) Prospección pesquera;

   v) Operaciones de helicópteros en construcción o trabajos de reparación (no se aplica a transportación hacia y desde el sitio de operaciones); y

   vi) Vigilancia de línea de energía eléctrica o tubería.

5) Vuelos de turismo conducidos en globos de aire caliente.

6) Vuelos sin escala conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de salida llevando personas para el propósito de saltos de paracaídas intencionales.

7) Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de despegue, sí:

   i) No más de dos (2) pasajeros son transportados en un helicóptero en adición a la tripulación requerida;

   ii) Cada vuelo sea realizado bajo reglas de vuelo VFR diurno;

   iii) El helicóptero utilizado, esté certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de cien (100) horas del RAD 91.

iv) El operador notifica a la DGAC responsable del área geográfica involucrada por lo menos setentidós (72) horas antes de cada vuelo y suministra cualquier información esencial que la Autoridad de Aviación Civil solicite;

v) El número de vuelos no exceden un total de seis (6) en cualquier año calendario;

vi) Cada vuelo ha sido aprobado por la DGAC; y

vii) No se lleve carga dentro o sobre el helicóptero.

119.2 Cumplimiento con el RAD 119

Toda persona que solicite y obtenga un certificado de explotación y especificaciones de operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135, debe cumplir además con el RAD 119.

119.3 Definiciones

Operación exclusiva de carga: Significa cualquier operación por compensación o alquiler que no es una operación de transporte de pasajeros o si son transportados pasajeros, son únicamente los especificados en la sección 121.583 (a) ó 135.85 de este Reglamento.

Operación Complementaria (commuter): Significa cualquier operación programada conducida por cualquier persona que opera uno de los siguientes tipos de aeronaves con una frecuencia de operaciones de al menos cinco (5) viajes de ida y vuelta por semana sobre por lo menos una ruta entre dos o más puntos de acuerdo con los programas de vuelos publicados:

1) Aviones que no sean propulsados por turbinas que tienen una configuración de asientos para nueve (9) pasajeros o menos, excluyendo el asiento de cada tripulante y una capacidad de carga útil de 7,500 libras o menos; o

2) Helicópteros.

Aerotransportista directo: Significa una persona que proporciona o se oferta para proporcionar transportación aérea y tiene control sobre las operaciones ejecutadas en dicha transportación.

Operación Doméstica: Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrita en el párrafo (1) de esta definición, en lugares descritos en el párrafo (2) de la misma.

1) Aviones:

i) Aviones propulsados por turbinas;

ii) Aviones con una configuración de más de nueve asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones con una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicación:

i) Entre cualquier punto dentro de la República Dominicana.

ii) Cuando sea específicamente autorizado por la DGAC, operaciones entre cualquier punto dentro de la República Dominicana y cualquier punto autorizado ubicado fuera del territorio dominicano.

Peso vacío: Significa el peso de la estructura, motores, hélices, rotores y equipos fijos. El peso vacío excluye el peso de la tripulación y carga paga; pero incluye el peso de todo lastre fijo, el abastecimiento de todo combustible no utilizable, aceite no drenable, cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total del liquido hidráulico.

Operación Internacional o Bandera (flag operation): Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrito en el párrafo (1) de esta definición en los lugares descritos en el párrafo (2) de la misma:

1) Aviones:

i) Aviones propulsados por turbinas

ii) Aviones que tienen una configuración de más de nueve (9) asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones que tienen una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicaciones: Entre cualquier punto dentro del territorio de la República Dominicana y cualquier otro punto fuera de la República Dominicana;

Equipo justificable de la aeronave: Significa cualquier equipamiento necesario para la operación de la aeronave. El mismo no incluye equipo o lastre específicamente

instalado permanentemente o de otro modo, para el propósito de alterar el peso vacío de una aeronave para alcanzar la máxima capacidad de carga paga.

Clase de operación: Significa una de las varias operaciones que un titular de Certificado de Explotación está autorizado a conducir como está especificado en sus especificaciones de operaciones, tales como Domésticas, Internacionales (banderas), No Regulares (a Demanda ó Adicionales), Taxis aéreos y Complementarias (commuter).

Capacidad máxima de carga paga: Significa:

1) Para una aeronave para la cual un peso máximo de cero combustible está prescrito en las especificaciones técnicas aprobadas, el peso máximo de cero combustible, menos el peso vacío, menos todos los equipos justificables de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de tripulación mínima de vuelo, alimentos y bebidas, abastecimiento y equipos relacionados con alimentos y bebidas pero sin incluir combustible o aceite usable.

2) Para todas las otras aeronaves, el peso máximo certificado al despegue, menos el peso vacío, menos todo el equipo justificable de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de la carga mínima de combustible, aceite y tripulación de vuelo. La tolerancia para el peso de la tripulación, aceite y combustible es como sigue:

   i) Tripulación: Peso para cada tripulante requerido por este Reglamento:

      (a) Para tripulantes de cabina masculinos 180 libras.
      (b) Para tripulantes de cabina femeninos 140 libras.
      (c) Para auxiliares de a bordo masculino 180 libras.
      (d) Para auxiliares de abordo femeninos 130 libras.
      (e) Para auxiliares de vuelo no identificados por género 140 libras.

   ii) Aceite: 350 libras ó la capacidad de aceite que está especificada en la hoja de datos certificado de tipo.

   iii) Combustible: El peso mínimo de combustible requerido por este Reglamento aplicable para un vuelo entre puntos domésticos bajo condiciones de tiempo VFR que no involucre operaciones prolongadas sobre agua.

Peso máximo de cero combustible: Significa el peso máximo permisible de una aeronave sin ningún combustible o aceite disponible. La cifra del peso de cero

combustible puede encontrarse en la hoja de datos del certificado de tipo de la aeronave, el manual de vuelo aprobado de la aeronave o en ambos.

Operación Taxi Aéreo: Significa la operación de vuelos de flete bajo el RAD 135 en aeronaves sujetas a las siguientes especificaciones:

i) Aeronaves que tengan una capacidad máxima de cinco (5) pasajeros; ó

ii) Aeronaves que tienen una capacidad máxima de carga paga de hasta 1,500 libras;

Operación No Regular: Significa cualquier operación de Taxi Aéreo, Adicional ó A Demanda por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante.

Operación Adicional: Significa cualquier operación por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante, realizadas en:
Aviones que tengan una configuración de mas de 30 asientos sin incluir los asientos de cada tripulante y que tengan una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras.

Operación A Demanda: Significa cualquier operación por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante, realizada en:

1) Aviones, incluyendo turborreactores, que tengan una configuración de 30 asientos o menos, excluyendo los asientos de los pilotos y una carga paga de 7,500 libras pero no menor de 1,501 lbs.

2) Helicóptero.

Operación de transporte de pasajeros: Significa cualquier operación de aeronaves transportando una persona, a menos, que únicamente las personas a bordo de la aeronave sean aquellos identificados en la sección 121.583 ó 135.85 de éste reglamento como es aplicable. Una aeronave utilizada en una operación de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo en adición a los pasajeros.

Base Principal de Operaciones: Significa la ubicación principal de operación de un titular de Certificado de Explotación como está establecido en su certificado.

Aeropuerto regular: Significa un aeropuerto usado por un titular de certificado en operaciones programadas y listada en sus especificaciones de operaciones,

Operación programada: Significa cualquier operación pública de transporte de pasajeros por compensación o paga conducido por un transportistas aéreo o explotador comercial para el cual el titular de certificado o su representante ofrece por adelantado el lugar de partida, tiempo de partida y lugar de llegada. La misma no incluye ninguna operación de transporte de pasajeros que sea conducida como una operación de charter público.

Arrendamiento con tripulación (Wet Lease): Significa cualquier arreglo de arrendamiento por medio del cual una persona acuerda proporcionar una aeronave completa y por lo menos un tripulante. Un arrendamiento con tripulación no incluye un arreglo de código compartido.

119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones

a) Una persona autorizada por la D.G.A.C. correspondiente para conducir operaciones como un aerotransportista le será emitido un certificado de explotador.

b) Una persona quien no está autorizada a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la D.G.A.C. correspondiente a conducir operaciones como operador comercial nacional se le emitirá un certificado de operaciones.

c) Una persona quien no está autorizado a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil a conducir operación cuando transportación pública no está envuelto como un operador de aviones civiles registrado en la República Dominicana, con una configuración de asientos de veinte (20) o más pasajeros o una capacidad de carga paga máxima de 6,000 libras o más, le será emitido un certificado de operación.

d) Una persona autorizada, involucrada en transporte público bajo los RADs121 y 135 o ambos se le emitirá solamente un certificado autorizándole el transporte público, no obstante, de la clase de operación o la clase o tamaño de la aeronave a ser operada.

e) Una persona autorizada para involucrarse en transporte no público o privado bajo el RAD 135 de este Reglamento, se le emitirá solamente un certificado autorizando el transporte, no obstante, la clase de operación o la clase de tamaño de la aeronave a ser operada.

f) Una persona conduciendo operaciones bajo más de un párrafo de las secciones 119.21, 119.23 ó 119.25, conducirán esas operaciones en cumplimiento con,

1) Los requisitos especificados en cada párrafo de esas secciones para la clase de operación conducida bajo ese párrafo; y

2) Las autorizaciones apropiadas, limitaciones y procedimientos especificados en las especificaciones de operaciones para cada clase de operación.

g) Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como operador comercial, sin o en violación de un apropiado certificado y las especificaciones de operaciones apropiadas. Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como un operador comercial en violación de cualquier desviación o exención autorizada si es emitida a esa persona o al representante de ella.

h) Una persona poseedora de un certificado de operación autorizando operaciones de transporte no común o privada no conducirá cualquier operación en transporte común. Una persona poseedora de un certificado de transportador aéreo o certificado de operación autorizando operaciones de transporte público no conducirá cualquier operación en transporte no público.

i) Ninguna persona debe operar como explotador comercial sin poseer la capacidad económica apropiada requerida por la autoridad de aviación civil correspondiente.

j) El titular del certificado bajo este RAD no puede operar aeronaves bajo los RAD´s 121 ó 135 en un área geográfica a menos que sus especificaciones de operaciones específicamente autorice al titular del certificado operar en esa área.

119.7 Especificaciones de operaciones

a) Todas las especificaciones de operaciones de un titular de certificado deben contener:

1) Las autorizaciones, limitaciones y ciertos procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación, si es aplicable debe ser conducida; y

2) Ciertos otros procedimientos bajo los cuales cada clase y tamaño de aeronave a de ser operada.

b) Las especificaciones de operación tienen por objeto complementar las disposiciones generales del Certificado de Explotador, enumerando las autorizaciones y restricciones que no se especifiquen en la reglamentación vigente y facilitar los procedimientos administrativos. La expedición conjunta del Certificado de Explotador y de las Especificaciones de Operación constituye la aprobación de la Autoridad Aeronáutica para la explotación propuesta.

119.9 Uso de nombre comercial

a) El titular del certificado operando bajo este RAD no debe operar una aeronave bajo los RAD´s 121 y 135, utilizando un nombre comercial que no sea el que aparezca en las especificaciones de operaciones de dicho titular del certificado.

b) A menos que no sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona debe operar una aeronave bajo los RAD´s 121 ó 135, a menos que el nombre del titular del certificado que está operando la aeronave o el explotador esté exhibido en forma legible en la aeronave y esté claramente visible desde el exterior de la aeronave para una persona que esté parado en tierra en todo momento, excepto durante el tiempo de vuelo. El medio de exhibir el nombre en la aeronave y su facilidad de lectura debe ser aceptable por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "B"- Aplicabilidad de Requisitos de Operaciones a Diferentes Tipos de Operaciones Bajo los RADs 121 y 135.

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.

a) Toda persona que conduce operaciones de aviones como un explotador comercial comprometido en transporte público de personas o propiedades por compensación o alquiler en comercio aéreo, deberá cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en la sección "C" de este RAD y deberá conducir sus:

1) Operaciones Domésticas de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

2) Operaciones Internacionales (Bandera) de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

3) Operaciones Adicionales de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y se le emitirán especificaciones de operaciones para aquellas operaciones de acuerdo con los requisitos. Sin embargo, basado en una determinación de la seguridad del comercio aéreo, el Director puede autorizar que esas operaciones sean conducidas bajo el párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección.

4) Operaciones Complementarias (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 y deberán serles expedidas las especificaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos.

5) Operaciones a Demanda de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 y deberán serles expedidas las especificaciones de operaciones de acuerdo con esos requisitos.

b) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (4) de esta sección, pueden conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

c) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (5) de esta sección, pueden conducir operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (3) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.

a) Toda persona que conduzca operaciones en que el transporte público no esta envuelto con aviones que tengan una configuración de pasajeros de veinte (20) o más asientos, excluyendo los asientos de cada tripulante, o una capacidad de carga útil 6,000 libras o más debe, a menos que una autorización sea emitida, cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones.

b) Toda persona que conduzca un transporte no público (excepto como está estipulado en la sección 91.501 (b) u operaciones de transporte privado por compensación o alquiler con aviones que tengan una configuración de asientos de veinte (20) pasajeros ó menos excluyendo cada asiento para tripulante y una capacidad de carga útil menor de 6,000 libras debe-:

1) Cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en la sección "C" de este RAD.

2) Conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del RAD 135, excepto para aquellos requisitos aplicables únicamente a operaciones complementarias (commuter); y

3) Tener especificaciones de operaciones emitidas de acuerdo con esos requisitos.

119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales.

Toda persona que conduce operaciones de helicóptero por compensación o alquiler, debe cumplir con los requisitos de certificación y las especificaciones de operaciones de la sección "C" de este RAD y debe conducir sus:

a) Operaciones Complementarias (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables del RAD 135 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos;

b) Operaciones a Demanda de acuerdo con los requisitos aplicables del RAD 135 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos.

Sección "C"- Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RAD's 121 ó 135.

119.31 Aplicabilidad

Esta sección establece los requisitos de certificación y ordena el contenido de las especificaciones de operaciones y ciertos otros requisitos para operaciones conducidas bajo los RAD's 121 ó 135.

119.33 Requisitos generales

a) Una persona no puede operar como un explotador comercial, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana.

2) Obtenga un certificado de explotador; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que mandan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

b) Una persona no puede operar como un explotador y conducir operaciones de aeronave de comercio de pasajeros o carga por compensación o alquiler bajo los RAD's 121 ó 135, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana;

2) Obtenga un certificado de explotación y aéreo; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que ordenan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

c) Todo solicitante de un certificado operando bajo este RAD y todo solicitante para especificaciones de operaciones autorizando un nuevo tipo de operación que esté sujeta a los RAD's 121.163 ó 135.145, deberá conducir operaciones de prueba como sea autorizado por la DGAC, durante el proceso de aplicación de autoridad para conducir operaciones bajo los RAD's 121 ó 135 que debería aplicar si el solicitante fuere completamente certificado. La DGAC emitirá una carta de autorización a cada persona declarando varias autoridades bajo los cuales los exámenes de prueba deberán ser conducidos.

119.35 Solicitud ó renovación del certificado.

a) Una persona que solicite a la autoridad correspondiente un certificado de explotador para operar bajo este Reglamento (el solicitante) debe someter una solicitud:

1) En un formulario y manera descrita por la autoridad correspondiente; y

2) Conteniendo cualquier información que la autoridad correspondiente requiera del solicitante.

b) Todo solicitante debe someter la solicitud a la D.G.A.C. por lo menos noventa (90) días antes de la fecha de intención del inicio de las operaciones.

c) Todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación para el propósito de conducir operaciones de transporte público bajo los RAD's 121 ó 135, debe someter una solicitud en forma y manera señalada por la Dirección General de Aeronáutica Civil que especifique el área en el cual el solicitante se propone establecer o ha establecido su base principal de operaciones.

d) Toda solicitud sometida bajo el párrafo (c) de esta sección, debe contener una declaración firmada demostrando lo siguiente:

1) Para solicitantes corporativos:

i) El nombre y dirección de cada accionista que posee el 5% o más del total de las acciones con derecho a voto de la corporación, y si ese accionista no es el propietario beneficioso exclusivo de la acción, el nombre y dirección de cada propietario beneficioso. Un individuo está considerado a poseer la acción apropiada, directa o indirectamente por o para su esposo o esposa, hijos, nietos (as) o padres.

ii) El nombre y dirección de cada director, cada funcionario y cada persona que sea empleado o que será empleada en una posición

administrativa descrita en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

iii) El nombre y dirección de toda persona que controla o está controlada directamente o indirectamente por el solicitante y toda persona bajo control directo ó indirecto con el solicitante.

2) Para solicitantes no-corporativos:

i) El nombre y dirección de cada persona que tenga un interés financiero en eso; el solicitante no.corporativo y la naturaleza y extensión de ese interés.

ii) El nombre y dirección de toda persona empleada o que será empleada en una posición administrativa señalada en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

e) En adición, todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación bajo el párrafo (c) de esta sección, debe someter con su solicitud una declaración firmada demostrando lo siguiente:

La información financiera listada en el párrafo (h) de esta sección; y

1) La naturaleza y alcance (envergadura) de una operación pretendida, incluyendo el nombre y dirección de cada persona, si existe alguna con quien el solicitante tenga un contrato para proveer servicios como un operador comercial y el alcance, naturaleza, fecha y duración de cada uno de los contratos.

f) Todo solicitante para, o titular de un certificado emitido bajo el párrafo © de esta sección, debe notificar al Director dentro de los diez (10) días siguientes-

1) Un cambio en cualesquiera de las personas o los nombres y direcciones de alguna de las personas sometidas al Director bajo el párrafo (d) (1) ó (d) (2) de esta sección: o

2) Un cambio en la información financiera sometida al Director bajo el párrafo (g) de esta sección que ocurre mientras la solicitud para la emisión está pendiente ante la D.G.A.C. y que podría hacer la situación financiera del solicitante sustancialmente menos favorable que la originalmente reportada.

g) Todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación bajo el párrafo (c) de esta sección debe someter la siguiente información financiera:

1) Una hoja de balance que muestra bienes (activos), pasivos y valor neto, a partir de una fecha no mayor de los sesenta (60) días antes de la fecha de la solicitud.

2) Una lista detallada del conjunto de compromisos con más de sesenta (60) días vencidos en la fecha de la hoja de balance, si existe, señalando el nombre y dirección de cada acreedor, una descripción del compromiso y el monto, y la fecha de vencimiento del compromiso.

3) Una lista detallada de reclamos en litigación, si existen, contra el solicitante a partir de la fecha de la solicitud señalando el nombre y dirección de cada reclamante y una descripción y la cantidad del reclamo.

4) Una proyección detallada de la operación propuesta cubriendo seis (6) meses completos después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo:

   i) La cantidad y fuente estimada de ingresos tanto operacionales como no operacionales, incluyendo la identificación de sus contratos, generadores de entradas existentes y anticipadas, e ingresos estimados por milla u hora de operación por tipo de aeronave;

   ii) La cantidad estimada de gastos operacionales por gastos de clasificación objetiva; y

   iii) Estimada ganancia neta o pérdida durante el período.

5) Un estimado del dinero en efectivo que se necesitará para las operaciones propuestas durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo:

   i) La adquisición de propiedad y equipo (explique);

   ii) Retiro de deuda (explique)

   iii) Capital adicional para trabajo (explique)

   iv) Pérdidas operacionales que no sean depreciación y amortización (explique); y

   v) Otros (explique)

6) Un estimado del efectivo que estará disponible durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, de:

i) Venta de propiedad o equipo de vuelo (explique)

ii) Nueva deuda

iii) Nueva inversión (explique)

iv) Reducción del capital de trabajo (explique)

v) Operaciones (ganancias) (explique)

vi) Depreciación y amortización (explique); y

vii) Otros (explique);

7) Un programa de cobertura de seguro en efecto sobre la fecha de la hoja de balance señalando las compañías de seguro; números de póliza, tipos, cantidades y período de cobertura; y condiciones especiales, exclusiones y limitaciones.

8) Cualquier otra información financiera que el Director requiera, que le permita determinar que el solicitante tiene suficientes recursos financieros para conducir sus operaciones con el grado de seguridad requerido en el interés público.

h) Toda declaración financiera que contenga información financiera requerida por el párrafo (g) de esta sección, debe estar basada sobre cuentas preparadas y mantenidas sobre una base de acumulación de fondos de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados sobre una base consistente, y debe contener el nombre y dirección de la firma de contadores públicos del solicitante, si existe. La información sometida debe estar firmada por un funcionario, propietario, socio del solicitante o titular del certificado.

119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo

El certificado de explotador aéreo incluye:

a) El nombre del titular del certificado;

b) La localización de la base principal de operaciones del titular;

c) El número del certificado;

d) La fecha de expedición y periodo de validez

e) Descripción de los tipos de operaciones autorizadas

f) Tipos de aeronaves cuyo uso, esta autorizado; y

j) Zonas de operación o rutas autorizadas.

119.39 Emisión o negación de un certificado

a) A un solicitante puede expedírsele un certificado de explotador de servicio aéreo después de una investigación, si la autoridad correspondiente encuentra que el solicitante:

1) Reúne los requisitos aplicables a este RAD;

2) Posee la capacidad económica aplicable al tipo de operaciones a ser conducidas.

3) Está adecuada y propiamente equipada de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y está apta para conducir una operación segura bajo las disposiciones apropiadas de los RAD's 121 ó 135 y especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD.

b) Una solicitud para un certificado puede ser denegada si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que:

1) El solicitante no está adecuadamente equipado o no está apto para conducir operaciones seguras bajo este Reglamento;

2) El solicitante tuvo anteriormente un certificado de explotación, el cual le fue revocado;

3) El solicitante intenta u ocupa una posición gerencial clave descrita en las secciones 119.65 (a) ó 119.69 (a), (la que sea aplicable), con un individuo que contribuyó materialmente a las circunstancias que causaron la revocación o que causó el proceso de revocación.

4) Un individuo que tendrá o tiene control sustancial de propiedad con el solicitante, tiene el mismo o similar control o interés en un titular de certificado, a quien le fue revocado el certificado o esta en proceso de ser revocado y ese individuo contribuyó materialmente a las circunstancias que causará la revocación o que causo el proceso de revocación.

119.41 Enmiendas de un certificado

a) La autoridad de aviación civil puede enmendar cualquier certificado emitido bajo este RAD sí:

1) La autoridad de aviación civil determina bajo la ley aeronáutica y este Reglamento, que la seguridad en comercio aéreo y el interés público requiere la enmienda; o

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la Autoridad de Aviación Civil determina que la seguridad en comercio aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Cuando la Autoridad de Aviación Civil propone emitir una orden enmendando, suspendiendo o revocando todo o parte de un certificado, el procedimiento a seguir será el establecido en el artículo 161 de la ley 505.

c) Cuando el titular solicita una enmienda de certificado, es el procedimiento el siguiente:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar su certificado con la Autoridad de Aviación Civil al menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto, a menos que la Autoridad de Aviación Civil apruebe hacerla dentro de un periodo más corto, y

2) La solicitud deber ser sometida a la Autoridad de Aviación Civil, de la forma y manera ordenada por la Autoridad de Aviación Civil.

d) Cuando un titular de certificado busca la reconsideración de una decisión de la Autoridad de Aviación Civil concerniente a las enmiendas de un certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La petición para reconsideración debe ser hecha dentro de treinta (30) días después que el titular de certificado reciba la información del rechazo; y

2) El titular de certificado debe hacer petición para reconsideración a la Autoridad de Aviación Civil.

119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones.

a) Todo titular de certificado debe mantener un juego completo y separado de sus especificaciones de operaciones en su base principal de operaciones.

b) Todo titular de certificado deberá introducir extractos pertinentes de sus especificaciones de operaciones o referencias de esas en su manual y deberá:

1) Identificar claramente cada uno de los extractos como una parte de sus especificaciones de operaciones;

2) Declarar que el cumplimiento con cada requisito de las especificaciones de operaciones es obligatorio.

c) Todo titular de certificado deberá mantener informado a todos sus empleados y personal en general usados en sus operaciones de las provisiones de sus especificaciones de operaciones que aplican a las obligaciones y funciones de esos empleados y personal en general.

119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.

a) Todo titular de certificado debe mantener una base principal de operaciones. Todo titular de certificado puede también establecer una base mayor de operaciones y una base principal de mantenimiento, la cual puede esta localizada en el mismo lugar de la base principal de operaciones o en localizaciones separadas.

b) Por lo menos con treinta (30) días antes de intentar un cambio de dirección en su base mayor de operaciones o su base mayor de mantenimiento, un titular de certificado debe proveer notificación escrita a la Autoridad de Aviación Civil.

119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones

a) Todo titular de certificado conduciendo operaciones domésticas, internacionales o complementarias (commuter) debe obtener especificaciones de operaciones que contengan lo siguiente:

1) El lugar específico de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como el punto principal de contacto para correspondencia entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y la dirección postal del agente para servicio del titular;

2) Otros nombres bajo los cuales el titular de certificado pueda operar.

3) Capacidad económica requerida por la DGAC.

4) Tipo de aeronave, matrículas y números de serie de cada aeronave autorizada para uso, cada aeropuerto regular o alterno al ser usado en operaciones programadas y excepto para operaciones complementarias (commuter), cada aeropuerto de reabastecimiento de combustible:

i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (a) (4) de esta sección, en sus especificaciones de operaciones por medio el listado general de sus artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando una aeronave o aeropuerto no listado en sus especificaciones de operaciones.

5) Clases de operaciones autorizadas;

6) Autorización y limitaciones para rutas y áreas de operación.

7) Limitaciones de aeropuerto;

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos de fuselaje, motores, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia;

9) Autorización para el método de controlar peso y balance del avión;

10) Requisitos de intercambio de equipos en interlíneas. Si es pertinente;

11) Información sobre arrendamiento húmedo de aeronave, requerido por la sección 119.53 (c) de este RAD;

12) Cualquier desviación y exclusión autorizada concedida de cualquier requisito de este Reglamento; y

13) Cualquier otro requisito que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

b) Todo titular de certificado conduciendo operaciones no regular debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo todo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular y, si es diferente, la dirección que deberá servir como punto primario de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, y el nombre y dirección postal del agente de servicio del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado pueda operar;

3) Referencia a la autoridad económica expedida por la Autoridad de Aviación Civil, si es requerida;

4) Tipo de avión, marcas de registración y número de serie de cada avión autorizado para su uso:

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil, con respecto a forma y contenido, el titular de certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (b) (4) de esta sección en sus especificaciones de operaciones, por mantener un listado general de esos artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones;

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave que no esté en el listado.

5) Tipos de operaciones autorizadas;

6) Autorización y limitaciones para rutas y áreas de operaciones;

7) Autorizaciones y limitaciones para aeropuertos especiales;

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones, chequeos de turbinas, motores, hélices, accesorios y equipos de emergencia;

9) Autorización para el método de control de peso y balance de la aeronave;

10) Información de arrendamiento húmedo de aeronaves requeridas por este RAD 119.53 (c);

11) Cualquier autorización o requerimiento para conducir operaciones adicionales como está previsto en la sección 119.21 (a) (3);

12) Cualquier desviación ó exclusión autorizada de cualquier requerimiento de este RAD;

13) Cualquier otro artículo que la Autoridad de Aviación Civil determine si es necesario.

c) Todo titular de certificado conduciendo operaciones en demanda debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como punto principal de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y dirección postal del agente para servicios del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado puede operar;

3) Referencia a la capacidad económica requerida por la Autoridad de Aviación Civil;

4) Tipo y área de operaciones autorizadas;

5) Categoría y clase de aviones que pueden ser usados en esas operaciones;

6) Tipo de avión, matricula y número de serie de toda aeronave que este sujeta a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por el RAD 135.411 (a) (2):

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular del certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (c) (6) de esta sección en las especificaciones de operaciones del titular por mantener un listado general de esos artículos y por referencia la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave no listada.

7) Matricula de toda aeronave que esté para ser inspeccionada bajo un programa aprobado de inspección de aeronave bajo el RAD 135.419.

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos para fuselaje, motor, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia de aeronaves que están sujetas a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por el RAD 135.411 (a) (2).

9) Artículos adicionales de mantenimiento requeridos por la Autoridad de Aviación Civil bajo el 135.421 de este Reglamento.

10) Informe de arrendamiento de avión con tripulación requerido por el RAD 119.53 (c).

11) Cualquier desviación o excepción autorizada de requisito de este Reglamento.

12) Cualquier otro dato que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones

a) La DGAC puede enmendar cualquiera de las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD sí:

1) La DGAC determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público requieren la enmienda; y

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la DGAC determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Excepto como está estipulado en el párrafo (e) de esta sección, cuando la DGAC inicia una enmienda a las especificaciones de operaciones de un titular de certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La DGAC notifica al titular por escrito de la enmienda propuesta,

2) La DGAC fija un período razonable (pero no menos de siete (7) días) dentro de los cuales el titular debe someter información escrita, datos y argumentos sobre la enmienda.

3) Después de considerar todo el material presentado, la DGAC notifica al titular de:

i) La adopción de la enmienda propuesta;

ii) La adopción parcial de la enmienda propuesta; o

iii) El retiro de la enmienda propuesta.

4) Si la DGAC emite una enmienda a las especificaciones de operaciones, la misma será efectiva no antes de treinta (30) días después que el titular reciba la información a menos que:

i) La DGAC encuentra que bajo el párrafo (e) de esta sección hay una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad que existe en transporte aéreo; o

ii) La petición del titular para reconsideración de la enmienda bajo el párrafo (d) de esta sección.

c) Cuando el titular del certificado solicita una enmienda a sus especificaciones de operaciones, el siguiente proceso aplica:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar sus especificaciones de operaciones:

i) Por lo menos noventa (90) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda a entrar en efecto, a menos que un tiempo más corto sea aprobado en casos de fusiones, adquisiciones de derechos operacionales de aerolíneas que requieran una evaluación adicional de seguridad (ejemplo prueba de eficiencia), cambios en el tipo de operación como lo define la sección 119.3, continuación de operaciones luego de una suspensión como resultado de la quiebra o la introducción inicial de una aeronave no antes aprobada en operaciones de explotador comercial.

ii) Por lo menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto en todos los otros casos.

2) La solicitud debe ser sometida a la DGAC de forma y manera que esta lo requiera.

3) Después de considerar todo el material presentado, la DGAC notifica al solicitante de:

i) La adopción de lo aplicado para enmienda;

ii) La adopción parcial de lo aplicado para enmienda; o

iii) La negación de lo aplicado para enmienda. El titular del Certificado puede pedir una reconsideración de la negación bajo el párrafo (d) de esta sección.

4) Si la Autoridad de Aviación Civil aprueba la enmienda, siguiendo la coordinación con el titular de certificado respecto a su implementación, la enmienda es efectiva en la fecha que la DGAC apruebe esta.

d) Cuando el titular del certificado busca la reconsideración de una decisión de la DGAC concerniente a la enmienda de especificaciones de operaciones, el siguiente procedimiento aplica:

1) El titular de certificado puede pedir una reconsideración de esta decisión dentro de los treinta (30) días de la fecha en que reciba la comunicación de negación de la enmienda a sus especificaciones de operaciones, o de la fecha que el reciba la comunicación de un inicio de enmienda de la Autoridad de Aviación Civil que aplica a sus especificaciones de operaciones.

2) El titular de certificado debe dirigir su petición a la Autoridad de Aviación Civil para su consideración.

3) Una petición para reconsideración si es llenada dentro del período de treinta (30) días, suspende la efectividad de cualquier enmienda emitida por la DGAC, a menos que la misma haya determinado bajo el párrafo (e) de esta sección, que existe una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo.

4) Si una petición para reconsideración no es llenada dentro de los treinta días, el procedimiento del párrafo (c) de esta sección aplica.

e) Si la DGAC encuentra que existe una emergencia que requiera acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo, que hace el procedimiento fijado en esta sección impracticable o contrario al interés público:

1) La DGAC enmienda las especificaciones de operaciones y hace la enmienda efectiva el día que el titular recibe notificación.

2) En la notificación al titular de certificado, la DGAC expone las razones a que en su opinión existe una emergencia que requiere acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo o que hace esta impracticable o contrario al interés público para aplazar la efectividad de la enmienda.

119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (Wet Lease) y otros arreglos para transportación aérea.

a) A menos que sea autorizado de otro modo por la autoridad de aviación civil, previo a conducir operaciones que envuelvan contratos de arrendamiento con tripulación (wet lease), cada titular de certificado bajo este RAD, autorizado para conducir operaciones de transporte público deberá proveer a la DGAC de una copia del contrato de arrendamiento (wet lease) a ser ejecutado que lo autoriza a arrendar el avión

a cualquier otra persona comprometida en operaciones de transporte público, incluyendo aerotransportistas extranjeros o cualquier otro extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana.

b) Ningún titular del certificado operando bajo este RAD puede arrendar en (wet lease) de un aerotransportista extranjero no autorizado para realizar operaciones de transporte público.

c) Al recibo de una copia de un contrato de arrendamiento con tripulación (wet lease), la DGAC determina cual persona del acuerdo tiene el control operacional del avión y emite enmiendas a las especificaciones de operaciones de cada persona del acuerdo como sea necesario. El arrendatario debe proveer la siguiente información para ser incorporada dentro de las especificaciones de operaciones de ambas personas, como es necesario:

1) Los nombres de las personas envueltas en el contrato y la duración del mismo.

2) La nacionalidad y matriculas de cada aeronave envuelta en el acuerdo.

3) El tipo de operación (Internacional, No Regular).

4) Los aeropuertos o áreas de operaciones.

5) Una declaración especificando la persona considerada para tener control operacional y las horas, aeropuertos o áreas bajo las cuales tal control operacional es ejercido.

d) Al hacer la determinación del párrafo (c) de esta sección, la DGAC considerará lo siguiente:

1) Tripulación y entrenamientos.

2) Aeronavegabilidad y cumplimiento de mantenimiento.

3) Despacho.

4) Dar servicios a la aeronave.

5) Programación

6) Cualquier otro dato que la DGAC considere pertinente.

e) Otros arreglos para transporte aéreo: Excepto como está previsto en el párrafo (f) de esta sección, un titular de certificado operando bajo los RAD´s 121 y 135, no puede conducir ninguna operación para otro titular de certificado operando bajo este

RAD o un aerotransportista extranjero operando bajo el RAD 129, o un extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana, a menos que éste posea la capacidad económica requerida para autoridad competente, y si es autorizada bajo sus especificaciones de operaciones para conducir el mismo tipo de operaciones como es definido en la sección 119.3.

f) Un titular de certificado puede bajo este RAD, si está autorizado por la DGAC en el caso de operaciones domésticas, complementarias (commuter) e internacionales o la DGAC en el caso de operaciones de transporte público local, conducir uno o más vuelos para pasajeros que estén varados por la cancelación de sus vuelos programados. Estos vuelos deben ser conducidos bajo los RAD´s 121 ó 135, aplicable a operaciones en demanda.

119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.

a) En condiciones de emergencia la DGAC puede autorizar desviaciones, sí:

1) Esas operaciones necesitan la transportación de personas o abastecimientos para la protección de vidas o propiedades; y

2) La DGAC encuentra que esa desviación es necesaria para la conducción de las operaciones.

b) Cuando la DGAC autoriza desviaciones para operaciones bajo condiciones de emergencia:

1) La DGAC emitirá una enmienda apropiada a las especificaciones de operaciones del titular de certificado; o

2) Si la naturaleza de la emergencia no permite puntualmente la enmienda de las especificaciones de operaciones:

i) La DGAC puede autorizar una desviación oralmente; y

ii) El titular de certificado deberá proveer la documentación que describan la naturaleza de la emergencia a la oficina de la DGAC, dentro de las veinticuatro (24) horas después de completar la operación.

119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.

a) En cualquier momento y lugar el director puede conducir una inspección o prueba para determinar si un titular de certificado bajo este RAD está cumpliendo con el Reglamento aplicable, el certificado y con las especificaciones de operaciones del titular de certificado.

b) El titular de certificado debe:

1) Tener disponible para la DGAC en la base principal de operaciones:

i) El certificado de explotación y las especificaciones de operaciones del titular; y

ii) Un listado actual que incluirá la ubicación y personas responsables de cada registro (record), documento y reporte requerido para ser mantenido por el titular del certificado.

2) Permitir al director hacer cualquier prueba e inspección para determinar el cumplimiento relativo a cualquier asunto indicado en el párrafo (a) de esta sección.

c) Todo empleado o persona utilizado por el titular que sea responsable de llevar su registro (record) debe tener los mismos asequibles a la DGAC.

d) La autoridad de aviación civil puede determinar la capacidad continua de un titular de certificado para mantener ese certificado y/o especificaciones de operaciones en cualquiera de los asuntos listados en el párrafo (a) de esta sección o cualesquiera otros apropiados.

e) El incumplimiento de un titular de certificado en tener disponible para la Autoridad de Aviación Civil cualquier registro (record) mediante documento o reporte es base para la suspensión de todo o parte del certificado del titular y las especificaciones de operaciones.

119.61 Duración y devuelta del certificado y las especificaciones de operaciones

a) *Certificado.* La duración de un certificado de explotación, emitido por la Junta de Aeronáutica Civil, es efectiva hasta:

1) La fecha establecida en el mismo certificado.

2) Que la Junta de Aeronáutica Civil tenga que suspender, revocar o cancelar un certificado de explotación por cualquier violación a este reglamento o a la legislación aeronáutica vigente.

3) Que el certificado otorgado por la Junta de Aeronáutica Civil bajo los requisitos de esta sección es devuelto, suspendido, revocado o si el titular no inicia sus operaciones en el período de 6 meses a partir de la emisión del certificado.

b) *Especificaciones de Operaciones.* Las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD, RAD 121 ó RAD 135 son efectivas a menos que:

1) La DGAC la suspenda, revoque o de otra manera terminen el certificado;

2) Las especificaciones de operaciones son enmendadas como está estipulado en la sección 119.51 de este RAD;

3) El titular de certificado no conduce un tipo de operación por más del tiempo especificado en el RAD 119.63 e incumple seguir los procedimientos de el RAD 119.63 hasta resumir este tipo de operación; o

4) El Director suspende o revoca las especificaciones de operaciones para un tipo de operación.

c) Dentro de un plazo de treinta (30) días después que un titular de certificado termina sus operaciones conducidas bajo el RAD 121 ó RAD 135, el certificado de explotación y las especificaciones de operaciones deben ser devueltos por el titular a la DGAC.

119.63 Operación reciente

a) Excepto como está estipulado en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado puede conducir un tipo de operación para el cual tiene autoridad en sus especificaciones de operaciones, a menos que este titular haya conducido este tipo de operación dentro del precedente número consecutivo de días del calendario específico en este párrafo:

1) Para operaciones domésticas, internacionales ó complementarias (commuter), treinta (30) días;

2) Para operaciones no regulares noventa (90) días, excepto que si ese titular tiene autorización para conducir operaciones domésticas, internacionales o complementarias (commuter) y haya conducido estas últimas dentro de los treinta (30) días anteriores este párrafo no aplica.

b) Si un titular de certificado no conduce un tipo de operación para el cual está autorizado en sus especificaciones de operaciones dentro del número de días calendario especificados en el párrafo (a) de esta sección, este no deberá conducir tal tipo de operación, a menos que:

1) Este avise a la DGAC por lo menos cinco (5) días consecutivos calendario antes de la reanudación de ese tipo de operaciones; y

2) Este asequible y disponible durante el período de cinco (5) días consecutivos calendario, en la eventualidad de que la Autoridad de Aviación Civil decida conducir una inspección y reexaminación completa para determinar si ese titular permanece adecuada y propiamente equipado y apto para conducir una operación segura.

119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121.

a) Cada el titular de certificado debe tener suficiente personal administrativo calificado y personal técnico, para garantizar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular debe tener personal calificado sirviendo a tiempo completo en las siguientes posiciones ó sus equivalentes:

1) Director de Seguridad;

2) Director de Operaciones;

3) Jefe de Pilotos;

4) Director de Mantenimiento; y

5) Jefe de Inspectores

b) La DGAC puede aprobar posiciones o números de posiciones que no sean las listadas en el párrafo (a) de esta sección para una operación particular, si el titular demuestra que él puede llevar a cabo la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de categorías diferentes ó menos personal administrativo debido a:

1) El tipo de operación envuelta;

2) Número y tipo de aviones usados; y

3) El área de operaciones.

c) El titulo de las posiciones requerido bajo el párrafo (a) de esta sección, o el titulo y número de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (b) de esta sección, deberán ser expuestos en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección o cualquier otro en una posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operación deben:

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para la extensión de sus responsabilidades, tener un entendimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado-

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

iii) Las especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo: RAD´s 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 121);

v) El manual requerido por el RAD 121.133; y

3) Delegar sus obligaciones para reunir los requisitos legales y para mantener operaciones seguras.

e) Todo titular de certificado debe:

1) Establecer en la política general de funciones en el manual requerido en el RAD 121.33, las funciones, responsabilidad y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) de esta sección;

2) Un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas en esas posiciones; y

3) Notificar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de diez (10) días, de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121.

a) Para servir como director de operaciones bajo la sección 119.65 (a), una persona debe-

1) Tener una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA);

2) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años, en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre las operaciones conducidas con aviones grandes bajo los RAD´s 121 ó 135, o si el titular de certificado

usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en aviones grandes o pequeños; y

3) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones:

i) Por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135. Si el titular de certificado usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

ii) En el caso de una persona con previa experiencia como Director de Operaciones, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135, si el titular opera con aviones grandes. Si el titular usa solamente aviones pequeños, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

b) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.65 (a), la persona debe tener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, con la clasificación para al menos uno de los aviones usados para la operación del titular; y

1) En el caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD's 121 ó 135. Si el titular del certificado opera aviones grandes. Si el titular del certificado solamente usa aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en sus aviones pequeños o grandes.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135. Si el titular de certificado opera aviones grandes. Si el titular usa solo aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones.

c) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.65 (a), una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación tipo I;

2) Tener al menos un año de experiencia en una posición como responsable de retornar aviones a servicios;

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora bajo cualquiera de los párrafos (c)(4) (i) o (c)(4) (ii) de esta sección, manteniendo la misma clase y categoría de aviones, como los usados por el titular del certificado; y

4) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia en los pasados seis (6) años en una o combinación de lo siguiente-

i) Dándole el servicio de mantenimiento a aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros, incluyendo el tiempo ejerciendo como Director de Mantenimiento, experiencia en dar servicio de mantenimiento a la misma clase y categoría de los aviones usados por el titular del certificado; o

ii) Reparando aviones en un taller certificado de reparación de aviones que esté clasificado para dar mantenimiento a aviones de la misma clase y categoría de las usadas por el titular del certificado.

d) Para servir como inspector jefe bajo la sección 119.65 (a) una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación (TMA) tipo I y haber tenido estas clasificaciones por lo menos tres (3) años;

2) Tener al menos tres (3) años de experiencia en mantenimiento en los diferentes tipos de aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros con un explotador o un taller de reparación certificado, un (1) año de los cuales debe haber sido como inspector de mantenimiento; y

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora, manteniendo la misma clase y categoría de las aeronaves usadas por el titular del certificado.

e) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúna la experiencia de aviación apropiada, dirigencial o supervisora requerida por esta sección, si la DGAC, encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y los procedimientos publicados en el manual del titular del certificado. Condiciones de desviaciones bajo este párrafo pueden ser otorgadas después de la consideración del tamaño y el alcance de la operación, y las clasificaciones del personal pretendido. La DGAC puede en cualquier momento terminar cualquier concesión de autorización de desviación expedida bajo este párrafo.

119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

a) Todo titular de certificado debe tener suficiente personal calificado, técnico y dirigencial, para garantizar la seguridad de sus operaciones. Excepto para un titular usando un solo piloto en sus operaciones, el titular debe tener personal calificado sirviendo en las siguientes posiciones o sus equivalentes:

1) Director de Operaciones;

2) Jefe de Piloto;

3) Director de Mantenimiento;

b) La DGAC, puede aprobar posiciones o números de posiciones distintas de las listadas en el párrafo (a) de esta sección, para una operación en particular, si el titular demuestra que puede desempeñar la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de algunas de las diferentes categorías de dirección de personal debido a:

1) El tipo de operaciones envueltas;

2) El número y tipo de aeronave usada; y

3) El área de operaciones

c) El titulo de las posiciones requeridas bajo el párrafo (a) de esta sección o el titulo y número de posiciones requeridas bajo el párrafo (b) de esta sección deberá ser expuesto en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección y cualquier otra posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operaciones deben:

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para cumplir su responsabilidad, tener un conocimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado:

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD)

iii) Especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 135 de este reglamento); y

v) El manual requerido por el 135.21 de este Reglamento;

3) Delegar sus deberes para reunir los requisitos legales aplicables y para mantener las operaciones seguras.

e) Todo titular del certificado debe:

1) Establecer la política general en el manual requerido por la sección 135.21, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido o aprobado bajo el párrafo (a) o (b) respectivamente de esta sección; a

2) Hacer un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas a esas posiciones; y

3) Notificar a la DGAC dentro de los diez (10), de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

a) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado conduciendo operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición que haya ejercido control operacional sobre operaciones conducidas bajo los RAD´s 121 ó 135;

2) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

b) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto comercial, una persona debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial con la habilitación de instrumento y:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación conducida bajo el RAD 121 ó 135; o

2) En caso de una persona iniciando como Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando en una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

c) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a), para un titular de certificado conduciendo cualquier operación para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe tener una licencia de transporte de línea aérea (TLA) con las habilitaciones apropiadas y ser calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una de las aeronaves usadas por el titular del certificado en sus operaciones; y

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener al menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

d) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere tener una licencia de piloto comercial, esa persona debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial con una habilitación de instrumento y estar calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una aeronave usada por el titular del certificado y:

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs121 ó 135.

2) En caso de una persona con previa experiencia como jefe de piloto, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

e) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.69 (a), una persona debe poseer una licencia de técnico de mantenimiento de aeronave (TMA), y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, en mantenimiento de aeronaves como mecánico certificado, incluyendo al momento del nombramiento experiencia como Director de Mantenimiento, experiencia en dar mantenimiento a la misma categoría y clase de aeronaves como las usadas por el titular de certificado; o

2) Tener tres (3) años de experiencia en los pasados tres (3) años reparando aeronaves en un taller de reparación de estructura certificado, incluyendo un (1) año con capacidad de aprobar el retorno de aeronaves al servicio.

f) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúne los requisitos de experiencia en aviación dirigencial o requisito de experiencia supervisora de esta sección si la D.G.A.C. encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable, y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento y los procedimientos expuestos en el manual del titular del certificado. La concesión de desviación bajo este párrafo puede ser otorgada después de la consideración del tamaño y ámbito de la operación y las calificaciones del personal pretendido. La DGAC puede en cualquier momento terminar cualquier autorización o concesión de desviación expedida bajo este párrafo.

RAD 121

- REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES DOMESTICAS, INTERNACIONALES Y ADICIONALES

INDICE

Sección "A" - Generalidades

121.1	Aplicabilidad.
121.2	Programa de cumplimiento para explotadores en transición al RAD 121, y nuevos explotadores.
121.4	Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.
121.11	Reglas aplicables a operación en un país extranjero.
121.15	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Sección "B" - Reservado

Sección "C" - Reservado

Sección "D" - Reservado

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91	Aplicabilidad.
121.93	Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.
121.95	Amplitud de la ruta.
121.97	Datos requeridos sobre aeropuertos
121.99	Medios de comunicación.
121.101	Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.
121.103	Facilidades de navegación en ruta.
121.105	Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.107	Centro de despacho.

Sección "F" - Aprobación de Areas y Rutas para Operaciones Adicionales

121.111	Aplicabilidad.
121.113	Requisitos en ruta y área. Generalidades.
121.115	Amplitud de las rutas.
121.117	Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.
121.119	Facilidades de información meteorológica.
121.121	Facilidades de navegación en ruta.
121.123	Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.125	Sistema de seguimiento de los vuelos.
121.127	Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131	Aplicabilidad.

121.133 Preparación.
121.135 Contenido.
121.137 Distribución y disponibilidad.
121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores aéreos Adicionales.
121.141 Manual de vuelo del avión.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.
121.153 Requisitos generales de la aeronave.
121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.
121.159 Prohibición de aviones monomotor.
121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.
121.163 Prueba demostrativa con el avión

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.
121.173 Generalidades.
121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.
121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.
121.179 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con todos los motores operando.
121.181 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
121.183 Aeronaves de categoría de transporte bajo RAD 25 con cuatro o más motores: Impulsadas por motores recíprocos: Limitaciones en rutas: Dos motores inoperativos.
121.185 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto de destino.
121.187 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto alterno.
121.189 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.
121.191 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
121.193 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Dos motores inoperativos.
121.195 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
121.197 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son considerados de categoría de transporte.
121.201 Limitaciones de ruta para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Con un motor inoperativo.
121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto de destino.
121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto alterno.
121.207 Aviones de transporte con certificado provisional: Limitaciones de operación.

Sección "J" - Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad

121.211 Aplicabilidad.
121.213 Requisitos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.
121.215 Interiores de cabina.
121.217 Puertas internas.
121.219 Ventilación.
121.221 Protección contra incendio.
121.223 Prueba de cumplimiento con 121.221.
121.225 Fluido deshelador de hélice.
121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada (cross-feed).
121.229 Ubicación de los tanques de combustible.
121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.
121.233 Líneas y conexiones de combustible ubicados en zonas con probabilidad de fuego.
121.235 Válvulas de combustible.
121.237 Líneas y conexiones de aceite ubicadas en zonas con probabilidad de fuego.
121.239 Válvulas de aceite.
121.241 Drenajes del sistema de aceite.
121.243 Líneas de ventilación de los motores.
121.245 Pared contrafuego (fire-wall).
121.247 Construcción de la pared contrafuego.
121.249 Cubierta del motor (cowling).
121.251 Tabique en la sección de accesorios del motor.
121.253 Protección del motor contra el fuego.
121.255 Fluidos inflamables.
121.257 Medios de corte del suministro.
121.259 Líneas y conexiones.
121.261 Líneas de ventilación y drenaje.
121.263 Sistemas extintores de fuego.
121.265 Agentes extintores de fuego.
121.267 Alivio de presión de las botellas de agentes extintores fijos.
121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran las botellas de agentes extintores.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendios.
121.273 Sistemas detectores de fuego.
121.275 Detectores de fuego.
121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
121.279 Control de la rotación del motor.
121.281 Independencia del sistema de combustible.
121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.
121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga.
121.289 Tren de aterrizaje: Dispositivo de aviso auditivo.
121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.
121.293 Requisito especial de aeronavegabilidad para aviones de categoría no transporte.

Sección "K" - Requisitos de Equipos e Instrumentos

121.301 Aplicabilidad.
121.303 Equipos e instrumentos del avión.
121.305 Equipos de navegación y vuelo.
121.307 Instrumentos de motor.
121.308 Protección de fuego en lavatorio.
121.309 Equipo de emergencia.
121.310 Equipo de emergencia adicional.
121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.
121.312 Materiales para interiores de compartimientos.
121.313 Equipo misceláneos.
121.314 Compartimiento de carga y equipaje.
121.315 Procedimientos de verificaciones de cabina de mando.
121.316 Tanques de combustible.
121.317 Información a los pasajeros.
121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.
121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.
121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.
121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techo de nubes.
121.327 Oxígeno suplementario: Aviones impulsados con motores recíprocos.
121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia, aviones impulsados por motores de turbina.
121.331 Requisitos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones impulsados por motores recíprocos.
121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones turborreactores con cabina presurizada.
121.335 Equipo estándar.
121.337 Equipo de protección para respiración. (PBE).
121.339 Equipo de emergencia para operaciones extendidas sobre agua.
121.340 Medios de flotación de emergencia.
121.341 Equipo para operaciones en condiciones de formación de hielo.

121.342 Sistema de indicación de calefacción de tubo pitot.
121.343 Registradores de vuelo.
121.344 Registrador de vuelo: Avión con una configuración de 10-30 asientos de pasajeros y una capacidad de carga de 7,500 libras o menos.
121.345 Equipo de radio.
121.347 Equipo de radio para operaciones bajo condición de vuelo visual en rutas internas voladas por referencia visual (pilotaje).
121.349 Equipo de radio para operación en condición de vuelo visual en rutas no voladas por pilotajes con referencia al terreno u operación por instrumentos.
121.351 Equipo de radio para operación extensa sobre agua y otras operaciones.
121.353 Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Todos los explotadores
121.355 Equipo para operaciones en las cuales se usen medios de navegación especializados.
121.356 Sistema de advertencia de colisión y de alerta de tráfico (TCAS).
121.357 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
121.358 Requisitos de equipos para sistema de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear).
121.359 Registrador de voces de cabina de vuelo.
121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS). Desviación de la pendiente de planeo.

Sección "L" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

121.361 Aplicabilidad.
121.363 Responsabilidad de la aeronavegabilidad.
121.365 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.369 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.
121.371 Personal de inspección requerido.
121.373 Análisis y vigilancia continua.
121.375 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.378 Requisitos de licencia.
121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.380 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.
121.380a Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Sección "M" - Requisitos para la Tripulación y Personal Técnico Aeronáutico

121.381	Aplicabilidad.
121.383	Personal técnico aeronáutico: Limitaciones del uso de sus servicios.
121.385	Composición de la tripulación de vuelo.
121.387	Ingeniero de vuelo.
121.389	Equipos especializados de navegación aérea.
121.391	Tripulantes de cabina.
121.393	Requisitos de tripulantes en parada intermedia de ruta, cuando los pasajeros permanecen a bordo.
121.395	Despachadores de aeronaves (EOV): Explotadores de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.397	Emergencias y tareas en una "evacuación de emergencia".

Sección "N" - Programa de Entrenamiento

121.400	Aplicabilidad y términos usados.
121.401	Programa de entrenamiento: Generalidades.
121.403	Programa de entrenamiento: Curriculum.
121.404	Tripulantes y despachadores, entrenamiento de manejo de recursos, (C.R.M.) (D.R.M.).
121.405	Programa de entrenamiento y su revisión: Aprobación inicial y final.
121.407	Programa de entrenamiento: Aprobación de simuladores de aviones y otros equipos de entrenamiento.
121.409	Cursos de entrenamiento: Usando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento.
121.411	Calificaciones para instructores o chequeadores en aviones o simuladores de vuelo.
121.413	Entrenamiento inicial y de transición para pilotos chequeadores e instructores de vuelo.
121.415	Requisitos de entrenamiento para tripulantes y despachadores.
121.417	Tripulantes: Entrenamiento de emergencia.
121.418	Diferencias de los entrenamientos: Tripulantes y despachadores.
121.419	Pilotos e ingenieros de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.
121.420	Navegante: Entrenamiento inicial y de transición.
121.421	Tripulante de Cabina: Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.422	Despachadores de Aeronaves (EOV): Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.424	Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.
121.425	Ingenieros de vuelo: Entrenamiento inicial y de transición.
121.427	Entrenamiento recurrente.
121.429	Drogas prohibidas.

Sección O - Calificación de la Tripulación

121.431 Aplicabilidad.
121.432 Generalidades.
121.433 Entrenamiento requerido.
121.433a Requisitos de entrenamiento: Manejo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.
121.434 Experiencia operacional.
121.435 Operación helicóptero: Explotadores aéreos regulares y Adicionales. Reservado
121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.
121.438 Limitaciones de operación de los pilotos: Requisitos del segundo al mando.
121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.
121.440 Chequeo de línea.
121.441 Chequeos de proficiencia.
121.443 Calificación piloto al mando: Rutas y aeropuertos.
121.445 Calificación de aeropuertos para piloto al mando: Areas especiales y aeropuertos.
121.453 Calificación de ingeniero de vuelo.
121.455 Uso de drogas prohibidas.
121.457 Comprobaciones sobre drogas prohibidas.
121.458 Uso o abuso del alcohol.
121.459 Prueba por el abuso del alcohol.

Sección "P" - Calificación del Despachador de Aeronaves y Limitaciones de Tiempo de Servicio. Explotadores Domésticos e Internacionales

121.461 Aplicabilidad.
121.463 Calificación de los despachadores de aeronaves.
121.465 Limitaciones de tiempo de servicio: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.467 Auxiliares de a bordo, limitaciones de tiempo de servicios, requisitos de descanso: Vuelos domésticos, internacionales y Adicionales.

Sección "Q" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso. Explotadores Aéreos Domésticos

121.470 Aplicabilidad.
121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los tripulantes de vuelo.

Sección "R" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos Internacionales

121.480 Aplicabilidad.

121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de uno o dos pilotos.
121.483 Limitaciones de tiempo de vuelo: Dos pilotos y un tripulante adicional.
121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tres o más pilotos y un tripulante adicional.
121.487 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos con servicio no asignado regularmente.
121.489 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales.
121.491 Limitación de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head).
121.493 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingeniero de vuelo.

Sección "S" - Limitaciones del Tiempo de Vuelo. Operaciones Adicionales

121.500 Aplicabilidad.
121.503 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos/Aviones.
121.505 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos: Aviones.
121.507 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres pilotos: Aviones.
121.509 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de cuatro pilotos: Aviones.
121.511 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingenieros de vuelo: Aviones.
121.513 Limitaciones de tiempo de vuelo: Internacional y de ultramar.
121.515 Limitaciones de tiempo de vuelo: Todos los tripulantes: Aviones.
121.517 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales: Aviones.
121.519 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head): Aviones.
121.521 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos y un tripulante adicional como sea requerido.
121.523 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres o más pilotos y tripulantes adicionales como sean requeridos.
121.525 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos que prestan servicios en más de una clase de tripulaciones de vuelo.

Sección "T" - Operaciones de Vuelo

121.531 Aplicabilidad.
121.533 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas domésticas.
121.535 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas internacionales.
121.537 Responsabilidad de control operacional: Explotadores aéreos Adicionales.
121.538 Seguridad de aviones.
121.539 Notificación de operaciones.
121.541 Itinerarios de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.542 Responsabilidades de los tripulantes de vuelo.
121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.
121.545 Manipulación de los controles de vuelo.
121.547 Admisión a la cabina de vuelo.
121.548 Credenciales de inspectores de operaciones de líneas aéreas: Admisión a la cabina de vuelo.

121.549 Equipo de vuelo de los tripulantes.
121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.553 Restricción o suspensión de operación: Explotadores aéreos Adicionales.
121.555 Cumplimiento con las rutas aprobadas y limitaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.557 Emergencias: Aerolíneas domesticas e internacionales.
121.559 Emergencias: Explotadores aéreos Adicionales.
121.561 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las facilidades de navegación y de tierra.
121.563 Reporte de irregularidades mecánicas.
121.565 Motor inoperativo: Reporte después de aterrizaje que no es el de destino.
121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.
121.569 Intercambio de equipos de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.570 Capacidad de evacuación del avión.
121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.
121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones extensas sobre agua.
121.574 Oxígeno de uso médico para los pasajeros.
121.575 Bebidas alcohólicas.
121.576 Retención de artículos u objetos en los compartimientos de pasajeros y la tripulación.
121.577 Almacenaje de comidas y bebidas durante el despegue y aterrizaje.
121.578 Concentración del ozono en la cabina.
121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.
121.581 Asiento delantero para el observador: Inspecciones en ruta.
121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.
121.585 Utilización y asignación de asiento en puertas de emergencias.
121.586 Autoridad para rehusar transportación.
121.587 Cerrando y asegurando la puerta de la cabina de la tripulación de vuelo.
121.589 Equipaje de mano llevado a bordo.

Sección "U" - Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo

121.591 Aplicabilidad.
121.593 Autoridad de despacho: Aerolíneas domésticas.
121.595 Autoridad de despacho: Aerolíneas internacionales.
121.597 Autoridad para autorización de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.
121.599 Familiaridad con las condiciones meteorológicas.
121.601 Información del despachador de aeronaves al piloto al mando: Operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.603 Facilidades y servicios: Explotadores aéreos Adicionales.
121.605 Equipos del avión.

121.607	Facilidades de navegación y comunicación: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.609	Facilidades de navegación y comunicación de explotadores aéreos Adicionales.
121.611	Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR).
121.613	Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumento o por encima del techo (IFR).
121.615	Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas Internacionales.
121.617	Aeropuerto alterno requerido para despegue.
121.619	Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Aerolíneas domésticas.
121.621	Aeropuerto alterno requerido para destino: Aerolíneas internacionales.
121.623	Aeropuerto alterno requeridos para destino IFR: Explotadores Aéreos Adicionales.
121.625	Condiciones meteorológicas mínimas para aeropuertos alternos.
121.627	Continuación de vuelo en condiciones inseguras.
121.628	Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629	Operación en condiciones de formación de hielo.
121.631	Autorización original de vuelo o despacho, redespacho o reforma de autorización de vuelo.
121.635	Despacho hacia y desde aeropuertos provisionales o de reabastecimiento de combustible: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.637	Despegues desde aeropuertos no listados y alternos: Aerolíneas domésticas e internacional.
121.639	Reserva de combustible y aceite: Todas las operaciones domésticas.
121.641	Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Internacionales.
121.643	Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Adicionales.
121.645	Reserva de combustible y aceite: Aviones equipados con turborreactores. Operaciones Internacionales y Adicionales.
121.647	Factores para el cálculo de combustible requerido.
121.648	Modificación de un plan de vuelo.
121.649	Condiciones meteorológicas mínima para despegue y aterrizaje: VFR para todo titular de certificado.
121.651	Condiciones meteorológicas mínimas para despegues y aterrizajes IFR: Para todo titular de certificado.
121.652	Condiciones meteorológicas mínimas para aterrizaje IFR: Para todo titular de certificado.
121.655	Aplicabilidad de los mínimos meteorológicos reportados.
121.657	Reglas de altitud de vuelo.
121.659	Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas domésticas.
121.661	Altitud de aproximación inicial: Aerolínea internacional.
121.663	Responsabilidad del despacho operacional: Doméstico e internacional.
121.665	Manifiesto de carga.

121.667 Planes de vuelo: IFR y VFR: Explotadores aéreos Adicionales.

Sección "V" - Registros y Reportes

121.681 Aplicabilidad.
121.683 Registro (record) de tripulantes y despachadores.
121.685 Registro (record) de aviones: Explotador aéreo doméstico e internacional.
121.687 Autorización de despacho: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.689 Formulario de autorización de vuelo: Explotador aéreo no regular.
121.693 Manifiesto de carga (peso y balance): Para todos los explotadores aéreos.
121.695 Disposición de manifiesto de carga (peso y balance): Autorización de salida, despacho y plan de vuelo: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.697 Disposición de manifiesto de carga, autorización de vuelo y plan de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.
121.701 Libro de mantenimiento de la aeronave (log book).
121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.
121.705 Reportes sumarios de interrupción mecánica.
121.707 Reportes de reparaciones, y alteraciones.
121.708(a) Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota.
121.708(b) Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.
121.709 Liberación de aeronavegabilidad o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave.
121.711 Registros (records) de comunicaciones: Explotadores domésticos e internacionales.
121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.

Apéndices del RAD 121

Apéndice "A" Botiquín de Primeros Auxilios y Botiquín de Emergencias Médicas.

Apéndice "B" Especificaciones de Registrador de Vuelo en las aeronaves.

Apéndice "C" Aviones Categoría No Transporte C-46. Reservado.

Apéndice "D" Criterio para la Demostración de los Procedimientos de Evacuación de Emergencia bajo 121.291.

Apéndice "E" Requisito del Entrenamiento de Vuelo.

Apéndice "F" Chequeo o Comprobación de Proficiencia.

Apéndice "G" Radar y Sistema de Navegación Inercial Requisitos para Evaluación, Instalación y Programación de Entrenamiento. Reservado.

Apéndice "H" Simulador Avanzado. Reservado.

Apéndice "I" Programa de Prueba de Drogas.

Apéndice "J" Programa de prevención para el Abuso del Alcohol.

Apéndice "K" Requisitos de Performance para ciertos Aviones Turbohélices.

Apéndice "L" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa.

Apéndice "M" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa-Grabador de Vuelo.

Apéndice "N" Lista de Equipo Mínimo.

Sección "A" – Generalidades

121.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe las normas que regulan:

a) La certificación y operación de aerolíneas domésticas e internacionales regulares y otros explotadores no regulares a quienes se les requiere ser titular de un certificado de explotación para operar bajo este RAD;

b) Toda persona empleada por el titular del certificado para ejecutar actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de aeronaves;

c) Toda persona utilizada por el explotador para efectuar entrenamiento, calificación o funciones de evaluación, bajo un programa avanzado de calificación;

d) Toda persona a bordo de una aeronave operada bajo este RAD.

e) Toda persona que es solicitante de un certificado de explotación bajo el RAD 119 durante la conducción de Pruebas Demostrativas.

f) Para el propósito de este RAD, operación de transporte de pasajeros significa el transporte de personas que no sean tripulantes u otros miembros de la tripulación, empleados de la aerolínea, representantes autorizados del gobierno o una persona que acompañe un cargamento.

121.2 Programa de cumplimiento para Explotadores en Transicción al RAD-121, y nuevos Explotadores.

Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo opere:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arriendo, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

121.4 Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.

Las reglas contenidas en este reglamento se refieren a una persona certificada bajo el RAD 119, aplica solamente a cualquier persona que someta una operación autorizada bajo esta parte sin el certificado apropiado y las especificaciones de operación bajo el RAD 119.

121.11 Reglas aplicables a operación en un país extranjero.

a) Todo titular de un certificado debe, mientras esté operando una aeronave en un país extranjero, cumplir con las reglas del tránsito aéreo, leyes, reglamentos y procedimientos de dicho país y reglas del aeropuerto local, excepto si cualquier regla de este RAD es más estricta y puede ser seguida sin violar las reglas de ese país.

b) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los empleados estén enterados de que, mientras se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realizan operaciones.

c) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. El titular del certificado de explotación se cerciorará asimismo de que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones en la operación del avión.

d) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad del avión, así como de la seguridad de todas las personas a bordo.

e) En caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad del avión o de las personas, si hay que tomar alguna medida que infrinja los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando lo notificará sin demora a las autoridades locales competentes. Si lo exige el Estado donde ocurra el incidente, el piloto al mando presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado. En este caso, el piloto al mando presentará también una copia del informe al Estado de matrícula. Tales informes se presentarán, tan pronto como sea posible y, por lo general, dentro de un plazo de 10 días.

f) El titular de un certificado de explotación establecerá y mantendrá un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo, de acuerdo a lo establecido en el documento 9422 de la OACI.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Si el titular de un certificado expedido bajo este RAD, permite que cualquier aeronave de su propiedad o arrendada por él, sea comprometida en cualquier operación que el titular del certificado conozca que está en violación del RAD 91.19 (a), esa operación es causa suficiente para suspender o revocar el certificado.

SECCIÓN "B" RESERVADO

SECCIÓN "C" RESERVADO

SECCIÓN "D" RESERVADO

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos que regulan la aprobación de rutas para explotadores aéreos domésticos e internacionales.

121.93 Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.

a) Todo explotador aéreo que realice operaciones domésticas o internacionales que solicite la aprobación de una ruta, deberá demostrar a la DGAC correspondiente, lo siguiente:

1) Que es capaz de realizar satisfactoriamente operaciones programadas entre cada aeropuerto regular, provisional y de reabastecimiento de combustible en esa ruta o segmento de ruta; y

2) Que las facilidades y servicios requeridos en las secciones 121.97 al 121.107, están disponibles y acordes al tipo de operación.

b) Para la aprobación de la ruta deben realizarse inspecciones de evaluación a fin de verificar, la capacidad y operatividad del aeropuerto o aeródromo, luces, estado del campo, capacidad de realizar mantenimiento a la aeronave y todo lo referente a una operación segura.

121.95 Amplitud de la ruta.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de ruta deben considerar:

1) Alturas con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta;

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del tráfico;

5) Procedimientos ATC;

6) Publicaciones actualizadas para la operación.

b) Cualquier amplitud de otras rutas aprobadas por la DGAC correspondiente es especificada en el certificado y sus especificaciones de operaciones.

121.97 Datos requeridos sobre aeropuertos

a) Todo explotador doméstico o internacional demostrará que toda ruta propuesta para aprobación tiene los suficientes aeropuertos equipados y con las ayudas a la navegación y comunicaciones necesarias.

b) Todo explotador doméstico o internacional deberá demostrar que tiene un sistema satisfactorio para obtener, mantener y distribuir a su personal, apropiada información aeronáutica actualizada para todo aeropuerto que usará, a fin de mantener una operación en ese aeropuerto. La información aeronáutica debe incluir lo siguiente:

1) Aeropuertos y/o aeródromos:

i) Facilidades de aeropuertos y/o aeródromos;

ii) Protección pública;

iii) Ayudas a la navegación y comunicaciones;

iv) Construcciones que afecten la operación en tierra, despegues y/o aterrizajes;

v) Facilidades de tráfico aéreo.

2) Pista de aterrizaje, prolongación de la pista libre de obstáculos y zona de parada de emergencia:

i) Dimensiones;

ii) Superficie;

iii) Sistema de luces y marcas en la pista;

iv) Elevación y gradiente.

3) Umbrales desplazados:

i) Ubicación;

ii) Dimensiones;

iii) Condiciones de despegue y aterrizaje.

4) Obstáculos:

i) Todos aquellos que afecten los cálculos para el despegue y aterrizaje de acuerdo a la sección (I) de este RAD;

ii) Señalización de obstáculos.

5) Procedimientos de vuelo por instrumentos (IFR):

i) Procedimientos de salida;

ii) Procedimientos de aproximación;

iii) Procedimientos de aproximación frustrada.

6) Información especial:

i) Equipo RVR(alcance visual en la pista);

ii) Equipo de información de vientos en condiciones de baja visibilidad.

c) Si la DGAC determina que son necesarias las revisiones para la continua acomodación del sistema adoptado por el titular del certificado en la compilación, diseminación y uso de datos aeronáuticos que están aprobados, el titular del certificado debe después de ser notificado por la DGAC, hacer esas revisiones en su sistema.

121.99 Medios de comunicación.

Todo explotador aéreo doméstico o internacional debe demostrar que cuenta con un sistema de comunicaciones aire/tierra que garantiza una comunicación rápida con toda aeronave, en cualquier punto de la ruta, para el control de los vuelos normales. Este sistema debe ser empleado sólo para este fin, sin interferencias. Además debe contar con capacidad de comunicarse, punto a punto en tierra, con toda estación de la red de rutas.

121.101 Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.

a) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que existen suficientes servicios de reportes meteorológicos disponibles a lo largo de toda ruta para proveer estos reportes y pronósticos necesarios para la operación.

b) Ninguna aerolínea doméstica o internacional puede usar un reporte meteorológico o pronóstico para controlar el vuelo, a menos que sea preparado por una fuente aprobada por la DGAC correspondiente.

c) Toda aerolínea doméstica o internacional que usa pronósticos para controlar los movimientos de vuelo usará pronósticos preparados de reportes meteorológicos especificados en el párrafo (b) de esta sección y de una fuente aprobada bajo sus sistemas adoptados en conformidad al párrafo (d) de esta sección.

d) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que tiene un sistema aprobado para obtener pronósticos y reportes de condiciones adversas de fenómenos meteorológicos, tales como turbulencias en cielo claro (CAT), tormentas y corte de viento a bajo nivel (windshear), que pueda afectar la seguridad del vuelo en toda ruta a ser volada y todo aeropuerto a ser usado.

121.103 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, toda aerolínea doméstica o internacional debe de demostrar para toda ruta propuesta, que las radio ayudas de navegación estarán:

1) Disponibles en la ruta para las aeronaves navegando dentro de la escala de exactitud requerida por el control de tránsito aéreo (ATC); y

2) Colocadas para permitir la navegación a cualquier aeropuerto regular, de reabastecimiento de combustible o alterno, dentro del grado de exactitud necesario para la operación propuesta.

Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeropuertos alternos, la radioayuda de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado está listada en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

121.105 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Toda aerolínea doméstica o internacional deberá tener disponible como sea necesario personal competente, instalaciones y equipos adecuados incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento, mantenimiento preventivo de la aeronave y equipo auxiliar.

121.107 Centro de despacho.

Toda aerolínea doméstica o internacional debe tener en todo punto de operación de sus aviones un despachador calificado y responsable del despacho, que asegure el cumplimiento de todas las operaciones y requisitos de despacho, y que sean firmados por el capitán de la nave y quede copia archivada que pueda ser evaluada por los inspectores de la DGAC correspondiente, de cómo se entrega el avión al capitán para todo vuelo.

Sección "F" - Aprobación de Áreas y Rutas para Operaciones Adicionales

121.111 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que gobiernan la obtención y aprobación de áreas y rutas, para explotadores aéreos adicionales.

121.113 Requisitos en ruta y área. Generalidades.

a) Todo explotador no regular debe demostrar a la DGAC :

1) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas domesticas seguras de acuerdo a los párrafos (3) y (4) de esta sección;

2) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas seguras fuera del territorio dominicano de acuerdo a los requisitos internacionales;

3) Que está habilitado y equipado con capacidad de realizar operaciones aéreas de acuerdo con los estándares de operación establecidos en el Reglamento Aeronáutico Dominicano e internacionales;

4) Todas las operaciones IFR sobre espacios nacionales, espacios extranjeros, espacio controlado o rutas controladas.

b) A pesar de lo indicado en el párrafo (a)(4) de esta sección, la DGAC correspondiente, puede aprobar rutas fuera del espacio aéreo controlado si el operador demuestra que la ruta propuesta es segura y se incluye en el certificado de explotación y las especificaciones de operación.

121.115 Amplitud de las rutas.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de rutas deben considerar:

1) Altura con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta (MEA);

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del trafico;

5) Procedimientos ATC.

b) Cualquier consideración que a este respecto se estime necesaria para la seguridad y el bien público.

121.117 Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.

a) Ningún explotador aéreo no regular puede operar en un aeropuerto y/o aeródromo, a menos que esté apropiadamente equipado y adecuado para el tipo de operación aprobada bajo 121.97.

121.119 Facilidades de información meteorológica.

a) Ningún explotador aéreo no regular puede realizar operaciones aéreas si no cuenta con un sistema oficial de obtención de información de las condiciones meteorológicas aprobadas por la DGAC en el certificado de explotador.

121.121 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado conduciendo operaciones adicionales, puede ejecutar una operación sobre una ruta, a menos que las ayudas no visuales terrestres estén:

1) Disponibles en la ruta para aeronaves navegando dentro del grado de precisión necesario requerido por el ATC; y

2) Situado para permitir navegación a cualquier aeropuerto de destino o aeropuerto alterno, con el grado de precisión necesario para la operación proyectada.

b) Ayudas terrestres no visuales no son requeridas para:

1) Operaciones diurnas VFR que pueden ser conducidas con seguridad por derrotero (pilotaje) debido a las características del terreno;

2) Operaciones en segmentos de ruta con el uso de otro medio especial de navegación aprobado.

c) Excepto por aquellas ayudas requeridas para rutas hacia aeropuertos alternos, las ayudas de navegación terrestres no visuales que son requeridas para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado delineadas en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

121.123 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Todo explotador aéreo no regular deberá demostrar que tiene disponible personal competente e instalaciones y equipos adecuados, incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales para el apropiado servicio, mantenimiento y mantenimiento preventivo de sus aeronaves y equipo auxiliar.

121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.

a) Todo explotador aéreo debe demostrar que tiene:

1) Un sistema de seguimiento de vuelo establecido de acuerdo con los requisitos de la autorización de salida de vuelo de la sección "U" de este RAD, y adecuado para el seguimiento de cada vuelo tomando en cuenta las operaciones a ser conducidas; y

2) Centros de seguimiento de vuelo colocados en los puntos necesarios:

i) Para asegurar el seguimiento adecuado del progreso de cada vuelo con respecto a su salida en el punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas presentadas en esos puntos o paradas; y

ii) Para asegurar que el piloto al mando esta provisto de toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

b) Cualquier explotador no regular puede coordinar para tener facilidades de seguimiento de vuelo proporcionado por personas que no sean sus empleados, pero en tal caso el explotador comercial continúa siendo el primer responsable del control operacional de cada vuelo.

c) Las especificaciones de operaciones de vuelo del explotador especifican el sistema de seguimiento de vuelo que está autorizado a usar y el lugar de los centros.

121.127 Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

a) Todo explotador que use un sistema de seguimiento de vuelo debe demostrar que:

1) El sistema tiene facilidades y personal adecuado para proporcionar la información necesaria para iniciación y conducción segura de todo vuelo; a:

i) La tripulación de vuelo de toda aeronave; y

ii) Las personas designadas por el explotador para ejercer la función de control operacional de la aeronave; y

2) Que el sistema tiene medio de comunicaciones a través de facilidades privadas o publicas disponibles, tales como teléfono, telégrafo o radio etc., para monitorear el avance de todo vuelo con respecto a su salida del punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras de mantenimiento o mecánicas presentadas en esos puntos o paradas.

b) El explotador aéreo no regular debe demostrar que el personal especificado en el párrafo (a) de esta sección y aquellas que designó para realizar la función del control de operación de las aeronaves, son capaces de realizar las tareas asignadas.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas para la preparación y mantenimiento de manuales por todos los titulares de certificado.

121.133 Preparación.

a) Todo explotador aéreo certificado bajo este RAD, debe preparar y mantener actualizados los manuales aceptables por la DGAC, para el uso y guía del personal de operaciones de vuelo y de tierra así como del personal directivo en la conducción de sus operaciones.

b) Para el propósito de esta sección el titular del certificado puede preparar aquellas partes de los manuales conteniendo las informaciones e instrucciones de mantenimiento en su totalidad o por partes, en forma de páginas impresas o en microfilms.

121.135 Contenido.

a) Todo manual requerido en la sección 121.133 de este Reglamento, debe :

1) Incluir instrucciones y la información necesaria que permita al personal inherente realizar sus deberes y responsabilidades con un alto grado de eficiencia;

2) Estar en forma que sea fácil de revisar;

3) Tener la fecha de la última revisión en cada una de las páginas; y

4) No contradecir a ninguna legislación nacional vigente, como así tampoco a cualquier otra regulación internacional, si fuera aplicable o a lo establecido en las especificaciones de operaciones del titular del certificado o al certificado de explotación.

b) Los manuales pueden estar separados en dos o más partes pero toda parte deberá contener aquella que le sea apropiada a todo grupo de personas conteniendo en su conjunto toda la información siguiente:

1) Administración y supervisión de las operaciones.

a. Instrucciones que describan las responsabilidades del personal de operaciones, relativas a la realización de las operaciones de vuelo.

b. La lista de verificación del equipo de emergencia y de seguridad e instrucciones para su uso.

c. La lista de equipo mínimo correspondiente a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

d. Precauciones de seguridad durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, eliminación de contaminación de combustible y protección contra el fuego.

2) Programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo.
Los detalles del programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo debe incluir una enunciación de la política de seguridad operacional y de la responsabilidad del personal.

3) Capacitación del personal.

a) Los detalles del programa y los requisitos de capacitación para la tripulación de vuelo.

b) Los detalles del programa de capacitación sobre las obligaciones de la tripulación de cabina.

4) Fatiga y limitaciones de tiempo de vuelo.
Normas que limiten el tiempo de vuelo en los períodos de servicio de vuelo y prevean períodos de descanso adecuados para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

5) Operaciones de vuelo.

a) La tripulación de vuelo para cada tipo de operación con indicación de la sucesión en el mando.

b) Las obligaciones en vuelo y de emergencia asignadas a cada miembro de la tripulación.

c) Instrucciones precisas para calcular la cantidad de combustible y aceite que debe llevarse, teniendo en cuenta todas las circunstancias de la operación, incluso la posibilidad de que se paren uno o más motores en ruta.

d) Las condiciones para el control de masa y centrado.

e) Las instrucciones para la realización y control de las operaciones de deshielo y antihielo en tierra.

f) Las especificaciones del plan operacional de vuelo.

g) Los procedimientos normales, anormales y de emergencia que haya de utilizar la tripulación de vuelo, las listas de verificación correspondiente y la información sobre sistemas de aeronaves.

h) Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase vuelo.

i) Instrucciones sobre cómo y cuándo usar las listas normales de verificación.

j) Procedimientos de evacuación de emergencia.

k) Procedimientos de salida de emergencia.

l) Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automático o hechos por la tripulación.

m) Instrucciones sobre el uso de piloto automático y de mando automático de gases en IMC.

n) Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno.

o) Sesiones de información de salida y de aproximación.

p) Familiarización con la ruta y el destino.

q) Procedimiento de aproximación estabilizada.

r) Limitación de la velocidad de descenso al aproximarse al suelo.

s) Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos.

t) Instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos.

u) Asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos.

v) Las instrucciones y los requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el suelo sin pérdida de control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

w) Información e instrucciones sobre la interceptación de aeronaves civiles, inclusive:

i. Procedimientos para pilotos al mando de aeronaves interceptadas; y
ii. Señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptoras e interceptadas.

x) Para aviones que han de volar por encima de los 49,000 pies:

i. La información que permita al piloto determinar la mejor solución, en el caso de verse expuesto a radiación cósmica solar; y

ii. Los procedimientos aplicables para el caso de que el piloto decidiera descender, que comprendan:

1) La necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATS apropiada y de obtener una autorización para descender; y

2) Las medidas que se han de tomar en el caso de que la comunicación con el ATS no pueda establecerse o se interrumpa.

6) Perfomance de la aeronave.
Instrucciones para las operaciones e información acerca de la perfomance ascensional con todos los motores en funcionamiento.

7) Guías de rutas y cartas.
Una guía de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas ara la navegación, aeródromos, y aquella otra información que el explotador considere necesaria para la buena marcha de las operaciones de vuelo.

8) Altitudes mínimas de vuelo.

a) El método para determinar las altitudes mínimas de vuelo.

b) Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse

9) Mínimos de utilización de aeródromo.

a) Los métodos para determinar los mínimos de utilización de aeródromo.

b) Los mínimos de utilización de cada aeródromo que probablemente se utilice como aeródromo de aterrizaje previsto o como aeródromo de alternativa.

c) El aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo.

10) Búsqueda y salvamento

a) El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes.

b) Procedimientos para los pilotos al mando que observen un accidente.

11) Mercancías peligrosas.
Procedimientos e instrucciones referentes al manejo de mercancías peligrosas y materiales restringido magnetizados, si estos materiales están para ser transportados, almacenados o manipulados, incluyendo:

a) Procedimientos para determinar la certificación apropiada del embarque, empaque apropiado, marcación, rotulación, documentos del embarque, compatibilidad de artículos e instrucciones sobre el estibamento, almacenaje y manejo;

b) Procedimientos de notificación para reportar incidentes de mercancías peligrosas a la DGAC;

c) Instrucciones y procedimientos para la notificación al piloto al mando cuando hay mercancías peligrosas a bordo.

12) Navegación.

a) Una lista de equipo de navegación que debe llevarse comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

b) Cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia que hayan de utilizarse.

13) Comunicaciones. Las circunstancias en que ha de mantenerse la escucha por radio.

14) Seguridad (Protección).

a) Instrucciones y orientación de seguridad.

b) La lista de verificación de procedimientos de búsqueda.

15) Factores humanos.
Información sobre el programa del explotador para la capacitación que exige el desarrollo de conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana.

c) Todo titular del certificado deberá mantener por lo menos una copia completa del manual en su base principal de operaciones.

121.137 Distribución y disponibilidad.

a) Todo titular de un certificado deberá proveer una copia de los manuales requeridos bajo 121.133, y los cambios y actualizaciones de ellos o partes apropiadas de los manuales:

1) Su personal requerido para operaciones en tierra y en mantenimiento;

2) Tripulantes; y

3) Las autoridades competentes.

b) Toda persona a quien se le suministra un manual o parte de él, bajo el párrafo (a) de esta sección debe mantenerlo actualizado con los cambios y adiciones proporcionados a esta persona, y ésta documentación debe ser accesible para consultar en todo momento.

c) Para dar cumplimiento al propósito establecido en el párrafo (a) de esta sección el titular del certificado podrá proveer al personal de su dotación de mantenimiento de los manuales de microfilms y además proveerá los dispositivos de imagen y lectura adecuados en forma tal que se provea una imagen legible en papel de la instrucción e información de mantenimiento microfilmada.

121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores Adicionales.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, todo explotador aéreo no regular dispondrá de las partes necesarias de los manuales sobre todo, cuando se aleje de la base principal. Las partes necesarias deben estar disponibles para uso en vuelo o en tierra. Si el explotador de servicio de transporte aéreo lleva a bordo de un avión toda o una porción de los manuales en microfilm, deberá llevar también el dispositivo de imagen y lectura en papel.

b) Si un explotador aéreo no regular es capaz de realizar todo el mantenimiento programado en estaciones especificadas donde cuenta con las secciones de los

manuales correspondientes a mantenimiento, no tiene necesidad de llevar esas partes de los manuales a bordo del avión hacia aquellas estaciones.

121.141 Manual de vuelo del avión.

a) Todo titular de certificado deberá contar con un manual de vuelo aprobado y registrado por la DGAC, el cual debe estar actualizado para todo tipo y modelo de aeronave a su servicio.

b) El manual de vuelo debe ser llevado a bordo de la aeronave y debe estar disponible para su utilización por la tripulación de vuelo.

c) El explotador proporcionará al personal de operaciones y a la tripulación de vuelo un manual de operaciones de la aeronave respecto a cada uno de los tipos de aeronave en operación, donde figuren los procedimientos normales, no normales y de emergencia atinentes a la operación de la aeronave. El manual incluirá detalles de los sistemas de aeronave y de las listas de verificación que hayan de utilizarse. En el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que deben cumplir las aeronaves cuyos titulares de un certificado de explotación operen bajo este RAD.

121.153 Requisitos generales de la aeronave.

a) Excepto lo prescrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado puede operar un avión, a menos que el mismo:

1) Esté registrado como una aeronave civil en la República Dominicana y posea un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente expedido por la DGAC;

2) Esté en condición aeronavegable y cumpla los requisitos aplicables de aeronavegabilidad incluyendo los relacionados a identificación y equipo.

b) Un titular de certificado puede usar un sistema aprobado de control de peso y balance basado en un promedio asumido o estimado para cumplir con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y limitaciones de operación.

c) Un titular de certificado puede operar en transporte aéreo una aeronave civil que esté arrendada a él sin tripulantes y esté registrada en un Estado que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), si:

1) La aeronave posea un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, emitido por el Estado de registro y cumpla los requisitos de registro e identificación de ese Estado;

2) La aeronave es de un diseño aceptado por la DGAC , y cumple con los requisitos que serían aplicables a esa aeronave si estuviera registrada en República Dominicana, incluyendo los requisitos establecidos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar (incluyendo conformidad de diseño, condiciones para operación segura y los requisitos de ruidos, ventilación de combustible y emisión del motor) excepto que la aeronave no será registrada ni se le emitirá un certificado de aeronavegabilidad estándar por parte de la DGAC ;

3) La aeronave es operada por pilotos empleados por el titular del certificado, que posean licencia habilitada o emitida por la DGAC de la República Dominicana;

4) El titular de certificado haya registrado una original del contrato para el arrendamiento o alquiler de la aeronave en el registro nacional de aeronaves de la DGAC .

121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.

Ningún titular del certificado debe operar una aeronave, a menos que haya sido certificada por la DGAC, esté equipada y posea los instrumentos requeridos por el certificado de Tipo y sus enmiendas y cumpla con los requisitos especiales de aeronavegabilidad de este RAD.

121.159 Prohibición de aviones monomotor.

Ningún titular de certificado debe operar un avión monomotor bajo este RAD.

121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.

a) A menos que el titular de certificado sea expresamente autorizado por la DGAC , en lo que a ella compete, basándose en las características del terreno, el tipo de operación o rendimiento del avión que será utilizado, el titular de certificado no podrá realizar operaciones con aviones con dos o tres grupos motores (excepto aviones impulsados por tres grupos motores o/y turbina) sobre una ruta que contenga un punto que se encuentre a más de una hora de vuelo, considerando aire calmo y a velocidad de crucero con un motor inoperativo, a un aeropuerto adecuado para dicha aeronave.

b) Ningún titular de certificado puede operar un avión terrestre (no anfibio) en operaciones sobre agua a grandes distancias sin que ese avión esté certificado para amarizaje forzoso.

121.163 Prueba demostrativa con el avión.

a) **Prueba demostrativa inicial de la aeronave**. Ninguna persona puede operar una aeronave no antes probada para uso en una clase de operación bajo esta parte ó parte 135 del RAD, a menos que una aeronave de ese tipo haya tenido, en adición a las pruebas de certificación de la aeronave, al menos 100 horas de prueba demostrativa aceptable a la DGAC, incluyendo un número representativo de vuelos dentro de ruta a aeropuertos. El requerimiento de por lo menos 100 horas de prueba de demostración puede ser reducido por la DGAC si la autoridad determina que un nivel satisfactorio de eficiencia ha sido demostrado para justificar la reducción. Por lo menos 10 horas de vuelo de demostración deben ser volados de noche; estas horas no pueden ser reducidas.

b) **Pruebas demostrativas para tipos de operaciones**. A menos que sea de otra manera autorizado por DGAC, para cada tipo de aeronave, el titular de certificado debe conducir el número apropiado de vuelos que permitan la realización de pruebas de demostración aceptables a la DGAC para cada clase de operación que se intenta conducir. Un número no menor de tres vuelos cuyo total no sea menor de quince (15) horas de vuelo, será conducido por explotadores aéreos solicitantes por primera vez.

c) **Pruebas demostrativas para aeronaves alteradas físicamente**. A menos que de otra manera sea autorizado por la DGAC, para cada tipo de aeronave que es físicamente alterada en diseño, el titular de certificado debe conducir por lo menos un vuelo de prueba aceptable a la DGAC para la clase de operación que intenta conducir con esa aeronave.

d) **Definición de alteración física**. Para el propósito del párrafo (c) de esta sección, un tipo de aeronave es considerada estar físicamente alterada en diseño si la alteración incluye –

1) La instalación de otros motores que no sean aquellos del tipo similar a aquellos para los cuales está certificado; ó

2) Alteraciones al avión ó sus componentes los cuales físicamente afectan las características de vuelo.

e) Ningún titular de certificado puede transportar pasajeros en un avión durante pruebas demostrativas, excepto aquellas personas necesarias para realizar la prueba y aquellos designados por la DGAC. Sin embargo, puede transportar correo, expreso u otra carga, cuando sea aprobado.

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las limitaciones de operaciones y rendimiento (performance) de los aviones para todos los titulares de certificado.

b) Para los propósitos de este RAD, "Longitud efectiva de la pista" para aterrizaje significa la distancia desde el punto en el cual el plano libre de obstáculo (trayectoria) relacionado con el extremo de aproximación a esa pista donde termina la aproximación, intercepta la línea del centro de la pista hasta el otro extremo de la misma.

c) Para los propósitos de esta sección, el franqueamiento de obstáculo de la aeronave significa que el avión remontándose hacia arriba desde la pista en una pendiente de 1:20 de la horizontal y tangente a, o liberando todas las obstrucciones dentro de un área especificada que rodee la pista como se muestra en una vista del perfil de dicha área. En la vista del plano, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, empezando en el punto donde la liberación de la obstrucción del aeroplano se intercepta con la línea central de la pista y procediendo a un punto de por lo menos 1,500 pies desde el punto inicial. Desde allí, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre la tierra en la pista (en el caso de despegue) o con la aproximación instrumental (para aterrizajes), o donde es aplicable uno de estos senderos que no haya sido establecido, esté consistentemente con los giros de por lo menos un radio de 4,000 pies hasta un punto que se consigan más allá del cual el franqueamiento de obstáculo de la aeronave despeja todas las obstrucciones. Esta área se extiende lateralmente a 200 pies en cada lado de la línea central en el punto donde la franquicia a la obstrucción de la aeronave se intercepta a la pista y continúa en su ancho hasta el final de la pista, entonces se incrementa uniformemente hasta 500 pies en cada lado de la línea central en un punto de 1,500 pies desde la intersección de la franquicia de la obstrucción de la aeronave con la pista; después ella se extiende lateralmente a 500 pies de cada lado de la línea central.

121.173 Generalidades.

a) Todo titular de certificado que opera un avión con motor recíproco en la categoría de transporte deberá cumplir con RAD 121.175 al 121.187.

b) Todo titular de certificado que opera avión con motor de turbina categoría transporte cumplirá con 121.189 hasta 121.197, excepto que cuando opere un avión

turbo hélice categoría de transporte, pero que anteriormente operó con certificado de Tipo con el mismo número pero con motores recíprocos, puede cumplir con 121.175 hasta 121.187.

c) Todo titular de certificado que opera un avión grande que no sea categoría transporte, cumplirá con 121.199 hasta 121.205 y cualquier determinación de cumplimiento deberá basarse únicamente en sus tablas de rendimiento (performance).

d) Los datos de rendimiento (performance) que indica el manual de vuelo del avión se aplican en la determinación para cumplimiento con los 121.175 hasta 121.197. Cuando las condiciones de rendimiento (performance) sean diferentes a los datos de rendimiento (performance) base, éstos se determinarán por la interpolación o por computación a los efectos de cambios en las variables especificas si los resultados de la interpolación o los cómputos son considerablemente más precisos que los resultados de las pruebas directas.

e) Ninguna persona puede despegar un avión de la categoría de transporte impulsada por motor reciproco con un peso que sea mayor al permitido por la pista en uso determinado por las limitaciones para despegue de la pista para las reglas de la categoría transporte de este RAD, sin tomar en cuenta los factores de corrección por la temperatura de operaciones establecida en el manual del avión utilizado.

f) La DGAC puede autorizar desviaciones de las especificaciones de operaciones en los requisitos del RAD, si las circunstancias especiales hacen que una observación literal de un requisito no sea atentatoria a la seguridad del vuelo.

g) Las diez millas de ancho especificadas en 121.179 a 121.183 pueden reducirse a cinco millas pero no más de veinte (20) millas de longitud cuando se opere VFR o donde las instalaciones de navegación proporcionen identificación precisa y confiable en relación a las obstrucciones y el terreno alto, ubicado fuera de las cinco millas, pero dentro de diez millas, a todo lado de la ruta destinada.

121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.

a) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos desde un aeropuerto localizado a una elevación en la cual el peso máximo de despegue que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

b) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos para un aeropuerto intentado de destino que esté localizado a una elevación que el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

c) Ninguna persona puede especificar o tener especificado, un aeropuerto alterno, para una aeronave impulsada por motores recíprocos, que esté localizado a una

elevación en la cual el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

d) Ninguna persona puede despegar una aeronave impulsada por motores recíprocos a un peso mayor para el cual el peso máximo autorizado de despegue para la elevación del aeropuerto.

e) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos si su peso al llegar al aeropuerto de destino será mayor que el peso máximo autorizado de aterrizaje para la elevación de ese aeropuerto, con un consumo normal de combustible y aceite en ruta permitido.

f) Esta sección no es aplicable a aeronaves grandes de categoría de transporte bajo 121.173 (c).

121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona operando un avión propulsado por motores recíprocos debe despegar ese avión, a menos que sea posible:

1) Parar el avión con seguridad en la pista, como está mostrado en los datos de distancia de aceleración y parada, en cualquier momento durante el despegue hasta alcanzar la velocidad de falla del motor crítico;

2) Si el motor crítico falla en cualquier momento después que el avión alcanza la velocidad de falla del motor crítico (V_1) continúa el despegue y alcanza una altura de cincuenta (50) pies como indican los datos de trayectoria de vuelo antes de pasar sobre el final de la pista;

3) Librar todos los obstáculos con por lo menos cincuenta (50) pies verticalmente (como indican los datos de trayectoria de despegue) o doscientos (200) pies horizontalmente dentro de los limites del aeropuerto y trescientos (300) pies horizontalmente después de los limites sin girar antes de alcanzar la altura de cincuenta (50) pies (como indican los datos de trayectoria de despegue y de ahí en adelante sin girar más de 15° (bank).

b) Al aplicar esta sección, deben hacerse correcciones a la gradiente efectivo de pista, para permitir el efecto del viento, el dato de despegue basado en aire en calma debe ser corregido tomando en cuenta no más de cincuenta porciento (50%) de cualquier componente de viento de frente y no menos de ciento cincuenta porciento (150%) de cualquier componente de viento de cola.

siguientes modificaciones, RAD,s 61, 63, 65, 67, 91, 103, 119, 121 y 135, para que en lo adelante lean y rijan de la siguiente manera:

RAD 61

- LICENCIAS DE PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORIA

INDICE

Sección "A" - Generalidades

61.0	Definiciones.
61.1	Aplicabilidad. Licencias y Habilitaciones emitidas bajo este RAD
61.3	Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.
61.5	Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.
61.8	Aptitud psicofísica. Requerimiento y Vigencia.
61.9	Validez de las licencias y habilitaciones.
61.11	Disminución de la aptitud psicofísica.
61.12	Uso de sustancias psicoactivas
61.13	Instrucción reconocida.
61.14	Actuación en funciones de tripulante.
61.15	Renovación de las atribuciones de una licencia y /o habilitación que ha caducado temporalmente.
61.17	Licencia Temporal.
61.19	Requisitos previos para el examen escrito.
61.21	Requisitos previos para tomar el examen práctico.
61.23	Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y tipo.
61.25	Requisitos para la expedición de habilitaciones de clase y de tipo.
61.26	Edad mínima para la obtención de licencias.
61.27	Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.
61.29	Habilitación de vuelo por instrumentos de avión y helicóptero
61.33	Instrucción de vuelo.
61.35	Instrucción teórica.
61.36	Instrucción práctica.
61.37	Instrucción en entrenador sintético.
61.39	Reconocimiento de tiempo de vuelo.
61.45	Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.
61.47	Crédito por experiencia militar.
61.51	Libro de vuelo del piloto (log book).
61.52	Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

61.53 Restricciones a copilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.
61.54 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años para vuelos nacionales.
61.55 Habilitaciones para copiloto.
61.56 Vuelo de revisión.
61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.
61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: Operación de una aeronave que requiere más de un piloto.
61.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.
61.60 Cambios de dirección.

Sección "B" – Método de convalidación de licencia y emisión de licencia en base a una licencia de piloto extranjera

61.75 Convalidación de licencia de piloto extranjera.
61.77 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.
61.83 Requisitos de elegibilidad.
61.85 Solicitud.
61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.
61.89 Limitaciones.
61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.
61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).
61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentro de un área de control terminal.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.101 Aplicabilidad.
61.103 Requisitos de elegibilidad.
61.105 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.
61.107 Experiencia Aeronáutica. Aviones
61.109 Instrucción de vuelo. Aviones
61.111 Pericia de vuelo. Aviones
61.113 Habilitación de aeronaves a rotor. Conocimiento aeronáutico.
61.115 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.117 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.118 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.119 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.
61.120 Limitaciones y privilegios de piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Sección "E" - Pilotos Comerciales

61.121 Aplicabilidad.
61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.125 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.
61.127 Experiencia Aeronáutica. Avión
61.129 Instrucción de vuelo. Avión
61.131 Pericia de Vuelo. Avión
61.133 Habilitación de aeronave a rotor (helicóptero). Conocimientos aeronáuticos
61.135 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.137 Instrucción de vuelo. Aeronaves a R otor
61.139 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.141 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.
61.143 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Generalidades. Requisitos de elegibilidad.
61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.
61.155 Experiencia aeronáutica. Avión
61.157 Pericia de vuelo. Avión
61.159 Condiciones en que serán expedidas de piloto de línea aérea de avión.
61.161 Habilitación de helicóptero. Conocimiento aeronáutico.
61.163 Experiencia Aeronáutica. Aeronaves a Rotor
61.165 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor
61.167 Habilitación de categoría adicional.
61.169 Condiciones en que serán expedidas de piloto de línea aérea de helicóptero
61.171 Pruebas.
61.173 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.
61.175 Limitaciones y privilegios generales.

Sección "G" - Instructores de vuelo

61.181 Aplicabilidad.
61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.
61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.185 Conocimiento aeronáutico.
61.187 Pericia de vuelo.
61.189 Registro de vuelos de instrucción.
61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.
61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.
61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.
61.197 Renovación de habilitación ó licencia de instructor de vuelo.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.
61.213 Requisitos de elegibilidad.
61.214 Privilegios del instructor de teoría.
61.217 Requisitos de experiencia reciente.

Sección "I" - Piloto de Planeador

61.219 Aplicabilidad
61.221 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.223 Conocimiento aeronáutico.
61.225 Pericia de vuelo.
61.227 Experiencia aeronáutica.
61.229 Limitaciones y privilegios del piloto de planeador

Sección "J" – Piloto de Globo Libre

61.231 Aplicabilidad.
61.233 Requisitos de elegibilidad.
61.235 Conocimiento aeronáutico.
61.237 Pericia de vuelo.
61.239 Experiencia aeronáutica.
61.241 Limitaciones y privilegios del Piloto de Globo Libre.

Sección "K" - Pilotos de Ultralivianos Motorizados

61.245 Aplicabilidad
61.247 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.249 Conocimiento aeronáutico.
61.255 Experiencia o pericia de vuelo.
61.257 Requisitos para el vuelo solo.
61.261 Exámenes
61.263 Licencias a personal extranjero
61.265 Atribuciones
61.267 Instructor de Ultraliviano motorizado
61.269 Reducción de Requisitos.

Apéndices del RAD 61

Apéndice "A" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.

Apéndice "B" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.

Sección "A" - Generalidades

61.0 Definiciones.

Para el propósito de este RAD, los siguientes términos y expresiones indicados a continuación, tienen los siguientes significados:

Aeródromos. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave (categoría de). Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, planeador, helicópteros, globo libre.

Aeronave (tipo de). Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Aprobado. Aceptado por un Estado contratante, por ser idóneo para un fin determinado.

Avión o Aeroplano. Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación, en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Convalidación. Es la acción mediante la cual la DGAC, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya la otorgada por otro Estado Contratante.

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Entrenador Sintético de Vuelo. Cualquiera de los tres (3) tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelos.

Entrenador básico de Vuelo por Instrumentos. Está equipado con los instrumentos apropiados, y que simulan el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Simulador de Vuelo. Aparato que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, que simula positivamente la

performance, características de los mandos y las cargas impuestas a estos, así como el funcionamiento correcto de todos los sistemas e instrumentos de abordo.

Entrenador para Procedimientos de Vuelo. Aparato que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de abordo y la performance de las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Experiencia de Vuelo. Experiencia adquirida en calidad de miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave.

Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referente a dicha licencia.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción Reconocida. Programa especial de instrucción que el Estado contratante aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.

Miembro de la Tripulación de Vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Noche. Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad correspondiente.

Tiempo de Instrucción con Doble Mando. Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.

Tiempo de Instrumentos. Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador.

Tiempo de Vuelo. Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Nota. En este caso, tiempo de vuelo es sinónimo de la expresión "tiempo entre calzos" o "tiempo entre ruedas" de uso general.

Tiempo de Vuelo de Planeador. Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de Vuelo por Instrumentos. Tiempo durante el cual se pilota una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencias a puntos externos.

Tiempo en Entrenador. Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un entrenador sintético de vuelo aprobado por la Autoridad Otorgadora de Licencias,

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al Mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Planeador. Aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Vehículo Ultraliviano. Aerodino no motorizado que opera bajo las especificaciones y limitaciones contempladas en el RAD 103.

Vehículo Ultraliviano Motorizado. Aerodino motorizado que opera bajo las especificaciones y limitaciones contempladas en el RAD 104

61.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe los requisitos que se deben cumplir para obtener las licencias y habilitaciones para pilotos, instructor de vuelo e instructor de teoría, las condiciones en que esas licencias y habilitaciones son otorgadas, los privilegios y limitaciones de estas licencias y habilitaciones en la República Dominicana, para el personal aeronáutico que haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación para la licencia solicitada que se especifican a continuación:

1) **Tripulación de Vuelo:**

i) Estudiante Piloto
ii) Piloto Privado Avión, Helicóptero
iii) Piloto Comercial Avión, Helicóptero
iv) Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión, Helicóptero
v) Piloto de Planeador
vi) Piloto de Globo Libre
vii) Piloto de Ultraliviano motorizado

b) Las siguientes habilitaciones son puestas en la licencia (excepto Estudiante Piloto) cuando el solicitante haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación para la habilitación solicitada:

1) Habilitaciones de Categoría:

i) Avión
ii) Helicóptero
iii) Planeador
iii) Globo Libre
iv) Ultraliviano motorizado

2) Habilitaciones de Clase Avión:

i) Monomotores terrestres
ii) Hidroaviones monomotores
iii) Multimotores terrestres
iv) Hidroaviones multimotores

3) Habilitación de Clase Giroavión:

i) Helicóptero Monomotores
ii) Helicóptero Multimotores

4) Habilitación de Clase Planeador:

i) Planeadores libres;
ii) Motoplaneadores.

5) Habilitación de Clase Globos Libres:

i) Globos de aire caliente;
ii) Globos de gas; y
iii) Globos mixtos aire caliente / gas

6) Habilitación de Clase Ultraliviano motorizado

i) Control pendular (por desplazamiento de centro de gravedad);
ii) Control de tres ejes (por desplazamiento de superficies aerodinámicas);

7) **Habilitación de Tipo de Aeronave.** Queda limitado a tres (3) el número máximo de habilitaciones por tipo, vigentes, en la misma licencia.

8) Se establecen habilitaciones de tipo para:

i) Aeronaves con peso superior a 5,700 kgs;
ii) Aviones por turbo hélices o turborreactores;
iii) Aeronaves certificadas para volar con una tripulación mínima de por lo menos, 2 pilotos;
iv) Todo tipo de helicóptero certificado para volar con un solo piloto.
v) Cualquier otro tipo de aeronave siempre que lo considere necesario la DGAC.

9) **Habilitaciones de Instrumentos** (Solamente en Licencia Privada y Comercial)

i) Instrumentos – Aeronave I
ii) Instrumentos – Helicóptero

c) Las siguientes habilitaciones son puestas en la licencia de Piloto para instrucción teórica y en vuelo (Excepto Estudiante Piloto y Piloto Privado) cuando un solicitante haya cumplido satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento y certificación de la habilitación solicitada:

10) **Habilitaciones de Instrucción:**

i) Instructor de Vuelo
ii) Instructor de Teoría de Vuelo:

d) La categoría de la aeronave y el nivel de atribuciones se incluyen en el titulo de la licencia.

e) Para el titular de una licencia de piloto operar en una categoría adicional de aeronave, la DGAC podrá requerir, si lo considera necesario, una licencia adicional de piloto para dicha categoría de aeronave.

61.3 Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.

a) ***Licencia de piloto.*** Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o en cualquier otra condición de tripulante de vuelo en una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que sea titular de una licencia vigente de piloto emitida bajo este RAD con las habilitaciones actualizadas y específicas de la función que desempeña a bordo.

b) ***Licencia requerida para la operación de aeronaves de registro extranjero.*** Una persona no podrá actuar como piloto al mando o en cualquier otra posición que requiera un tripulante de vuelo de una aeronave civil de registro extranjero dentro de la República Dominicana a menos que la licencia de piloto de la persona:

1) Sea válida y esté en posesión de la persona o a su pronta accesibilidad cuando ejerza los privilegios de su licencia de piloto; y

2) Haya sido emitida por el país en donde la aeronave ha sido registrada o bajo el presente RAD.

c) ***Habilitación de Instrumentos***. Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave civil bajo condiciones instrumentales (IFR) o en condiciones meteorológicas menores de las prescritas para condiciones visuales (VFR) a menos que esa persona posea:

1) En su licencia de piloto la habilitación correspondiente de instrumentos, de categoría, de clase y de tipo (si es requerido) para cualquier avión ó helicóptero.

2) La licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea con la habilitación apropiada de categoría, clase y tipo (si es requerido) para la aeronave a ser volada.

3) Para un planeador, la licencia de piloto con la habilitación de planeador e instrumentos.

d) Para los efectos de emisión de una licencia de piloto ó de una habilitación, el solicitante deberá presentar a la DGAC la siguiente documentación:

1) Formulario de emisión completo;

2) Libro de vuelo (logbook) certificado por el instructor;

3) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

4) Certificado de aptitud técnica expedido por un examinador autorizado por la DGAC, emitido antes de los 30 días a la solicitud.

5) Certificado de aptitud técnica expedido por un examinador autorizado por la DGAC ó por un estado contratante de OACI, cuyos requisitos de emisión en dicho estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana, emitido antes de los 30 días a la solicitud.

e) Para efectos de revalidación o renovación de una licencia o habilitación de piloto, el solicitante deberá presentar a la DGAC, en un período no inferior a quince (15) días anteriores a la fecha de vencimiento de su licencia o habilitaciones:

1) Formulario de renovación completo;

2) Licencia y habilitaciones;

3) Libro de vuelo (log book) certificado;

4) Certificado de aptitud psicofísico;

5) Certificado de aptitud técnica y chequeo adecuado expedido por un examinador antes de los 30 días de la solicitud;

f) Será causa suficiente para negarse la emisión de una licencia por parte de la DGAC a:

1) La persona cometa un acto fraudulento;

2) Ofrezca una declaración falsa en una aplicación para una licencia o habilitación, o en un certificado médico;

3) Altere o introduzca datos erróneos en su libro de vuelo (log book);

4) Reproduzca para fines fraudulentos uno de los documentos arriba mencionados.

g) El instructor de vuelo será el responsable por la introducción de datos en el libro de vuelo (log book) de un alumno piloto.

61.5 Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.

a) ***Cambio de nombre o apellido***. La solicitud para cambio de nombre o apellido en una licencia emitida bajo este RAD debe estar acompañada de lo siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Copia de la Sentencia dictada por el Tribunal competente que autoriza el cambio de nombre o apellido;

4) Copia del decreto que autoriza el cambio de nombre, según corresponda;

5) Copia de la nueva cédula contentiva del cambio de nombre o apellido;

6) Acta de nacimiento debidamente legalizada, luego de haber cumplido con todo el procedimiento de cambio de nombre o apellido de conformidad con las disposiciones legales vigentes, a cuyo efecto deberá aportarse la documentación requerida.

7) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

8) Formulario de la DGAC debidamente completado.

b) ***Inclusión o eliminación de apellido de la mujer casada.*** La solicitud para la inclusión del apellido de casada (en el caso de la mujer) o para la eliminación del mismo por parte del titular de la licencia, deberá estar acompañada de la siguiente documentación:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Acta de matrimonio o de divorcio o documentos equivalentes según aplique. Dichos documentos serán devueltos al solicitante una vez la DGAC verifique la validez de los mismos.

4) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

5) Formulario de la DGAC debidamente completado

c) ***Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.*** Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse de la manera siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia destruida o extraviada, dirección permanente, número de cédula de identidad, y en caso de disponerse, cualquier información con respecto a número, habilitaciones y fecha de emisión de esta licencia. Dicha solicitud deberá ser acompañada de fotocopia de la cédula de identidad del solicitante;

2) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

3) Formulario de la DGAC debidamente completado.

e) ***Duplicado de certificado medico por destrucción o pérdida.*** La solicitud para el duplicado de un certificado médico perdido o destruido debe hacerse por escrito a la DGAC.

f) La persona cuya licencia o certificado médico expedidos bajo este reglamento, o ambos, se hayan extraviados, puede obtener una constancia de la DGAC confirmando que los mismos fueron expedidos.

g) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por la DGAC, servirá como una licencia provisional por un período no mayor de (60) días, pendientes a la emisión del recibo del duplicado expedido bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o revocada.

61.7 Aptitud psicofísica. Requerimiento y Vigencia.

a) Toda persona solicitante de una licencia bajo este RAD se someterá a una evaluación psicofísica de conformidad a lo prescrito en el RAD 67 de este Reglamento:

1) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando, copiloto o en cualquier otra función de tripulante de vuelo de una aeronave que requiera una licencia vigente, a menos que lleve consigo un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67.

2) En el caso de una licencia de piloto convalidada bajo la parte 61.75 de este RAD, la evidencia de habilitación médica vigente se acepta para la emisión de la licencia con el período de validez de ese certificado médico extranjero.

b) *Operaciones que requieren un certificado médico.* Excepto como está provisto en el párrafo (c) de este RAD, una persona:

1) Debe poseer un certificado médico de primera clase cuando ejerza los privilegios de:

i) Licencia de piloto de transporte de línea aérea;
ii) Licencia de piloto comercial

2) Debe poseer un certificado médico de segunda clase cuando ejerza los privilegios de:

i) Licencia de Estudiante Piloto
ii) Licencia de piloto privado (avión o helicóptero)
iii) Licencia de piloto de planeador
iv) Licencia de piloto de globo libre

v) Licencia de Piloto ultraliviano

c) *Operaciones que **no** requieren un certificado médico.* No se requerirá a una persona poseer un certificado médico:

1) Cuando ejerza los privilegios de la habilitación de instructor en vuelo si la persona no está actuando como piloto al mando o actuando como piloto requerido en una tripulación de vuelo.

2) Cuando ejerza los privilegios de la habilitación de instructor de teoría de vuelo.

3) Cuando sirva como examinador o chequeador durante la administración de un examen o chequeo para una licencia, habilitación, ó autorización que es conducida en un simulador de vuelo o en dispositivo de entrenamiento de vuelo; o

4) Cuando la prueba o el chequeo para la licencia, habilitación o autorización que se toma, es conducida en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento.

d) El período de vigencia de un certificado médico se ajustará a lo siguiente:

1) Un certificado médico **Clase I** caduca al final del último día del:

i) Sexto mes después de la fecha del examen médico mostrado en el Certificado médico para operaciones que requieren una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA) (avión o helicóptero).

ii) Duodécimo mes después de la fecha del examen médico mostrado en el certificado médico, para operaciones que requieren licencia de piloto comercial (avión o helicóptero).

2) Un certificado médico **Clase II** caduca al final del último día del:

i) El período de 24 meses para operaciones que requieren una licencia de piloto privado, (avión o helicóptero) o estudiante piloto, piloto de planeador, piloto de globo libre y piloto de ultraliviano.

3) Un certificado médico **Clase III** caduca al final del último día del:

i) Vigésimo cuarto (24) mes para operaciones requiriendo una licencia de controlador de tránsito aéreo, técnico de/mecánico

de mantenimiento de aeronaves, y encargado de operaciones de vuelo y/o despachadores de vuelo.

e) Cuando el titular de la licencia haya cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de veinticuatro (24) meses especificado para las licencias de piloto privado avión o helicóptero, piloto de planeador, piloto de globo libre, piloto de ultraliviano, estudiante piloto, se reducirá a doce (12) meses, y el intervalo de 12 meses especificado para las licencias de piloto comercial avión o helicóptero, se reducirá a seis (6) meses.

f) Todo documento de validez de licencia emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento estará avalado por el diagnostico formulado por el medico examinador y la firma del representante medico autorizado por la DGAC, que emite la licencia.

61.9 Validez de las licencias y habilitaciones.

a) Excepto como está prescrito en 61.15 (d), toda licencia emitida bajo este RAD es expedida sin un plazo específico de vencimiento y se mantiene vigente en tanto el titular de ésta se somete a una evaluación médica y técnica ó a una evaluación recurrente anual y cumpla un proceso regular de vuelo.

b) Ninguna persona hará uso de las atribuciones otorgadas por una licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia reciente establecidos en RAD 61.57.

c) La DGAC se asegurará que otros Estados contratantes puedan cerciorarse de la validez de la licencia.

d) La DGAC aceptará, para efectos de mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo dedicados a operaciones o evaluación de transporte aéreo comercial, las demostraciones de pericia durante las verificaciones de competencia efectuados en vuelo o en simulador de vuelo aprobado, de conformidad con los RAD 91, 121, 135 y 137, de este Reglamento.

1) El explotador mantendrá registros de, por lo menos los últimos cuatro chequeos de vuelo, disponibles a consulta por la DGAC.

2) El piloto mantendrá su libro de vuelo (logbook), actualizado y lo hará certificar por el piloto chequeador en la fecha en que hizo su chequeo de vuelo.

e) La DGAC solamente aceptará los chequeos de vuelo producidos por personas por ella autorizadas y utilizará formularios de modelo oficial, según reglas establecidas en 61.3 de este RAD.

f) La DGAC solamente aceptará los certificados de aptitud psicofísica emitido bajo el RAD 67 el cual estará avalado por el diagnóstico formulado por el médico examinador y la firma del representante médico autorizado por la DGAC, que emite la licencia.

g) *Entrega, suspensión o cancelación.* Cualquier licencia emitida bajo este RAD cesa de ser efectiva si es entregada, suspendida o cancelada.

h) *Devuelta de licencias.* El poseedor de una licencia emitida bajo este RAD que haya sido suspendida o cancelada debe devolver la licencia a la DGAC cuando le sea así requerido.

i) La persona cuya licencia de vuelo se suspenda, no puede solicitar ninguna habilitación para ser agregada a su licencia durante el período de suspensión.

j) A menos que la orden de revocación mencione alguna discrepancia clara, una persona cuya licencia de vuelo se ha cancelado, no podrá solicitar el mismo tipo de licencia por espacio de (12) meses después de la fecha de cancelación.

61.11 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) Ninguna persona podrá ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren, durante todo período en que, por una causa cualquiera, su aptitud psicofísica haya disminuido en grado tal que, en semejantes condiciones no se le hubiese expedido o renovado la evaluación médica.

b) Los explotadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Suspenderlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida.

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, deben informar a la DGAC de dicha incapacidad.

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b)(2) de este RAD, quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de aptitud psicofísica que corresponda y sea evaluado en vuelo por un piloto examinador autorizado por la DGAC.

61.12 Uso de sustancias Psicoactivas

El titular de una licencia prevista en el presente RAD no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentra bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

b) El titular de una licencia prevista en el presente RAD se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.

61.13 Instrucción reconocida.

a) Para la instrucción teórica, todo solicitante de una licencia bajo este RAD deberá estar respaldado por un plan y un programa de instrucción aprobado por la DGAC, según el RAD 141 de este Reglamento:

1) Dentro de los 15 días a partir de la solicitud de examen la DGAC podra juzgar y planificar estos exámenes según el RAD 141 de este Reglamento.

2) Detalles y requisitos de los métodos de aprobación de programas de cursos y "currículo" para la obtención de Licencias de pilotos.

3) Detalles de los requisitos y de los métodos de aprobación de programas de cursos y "currículum" para la obtención de licencias de pilotos están contenidos en el RAD 141 de este Reglamento.

61.14 Actuación en funciones de tripulante.

a) Ninguna persona actuará como piloto al mando ni como copiloto de una aeronave de matrícula dominicana, a menos que sea titular de una licencia de piloto válida, expedida de conformidad con las disposiciones de los RAD 61 y RAD 67, o convalidada por la DGAC según 61.75 de este RAD en caso de haber sido expedida por otro Estado contratante de la OACI.

b) Antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dicha licencia o habilitación.

c) El solicitante a la revalidación o a la renovación de una licencia o habilitación demostrará que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia estipulados para dicha licencia o habilitación en el RAD 61.3(f).

61.15 Renovación de las atribuciones de una licencia y/o habilitación que ha caducado temporalmente.

a) Los titulares de licencia que hayan dejado vencer las atribuciones de las mismas de uno a 6 meses, deberá cumplir con lo especificado en el 61.56 (a)

b) Para la renovación de las atribuciones de una licencia y/o habilitación, que tengan un vencimiento de 6 meses a 5 años, se procederá de la manera siguiente:

1) Para aquellas licencias con vencimiento desde 6 meses hasta 5 años, con una habilitación de aeronave menor de 12,500 libras, deberá cumplir con lo siguiente:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) 5 horas de instrucción teórica;

iii) 5 horas de instrucción practica con un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

v) Libro de vuelo firmado por el instructor de vuelo autorizado;

vi) Examen teórico;

vii) Examen oral y práctico con un examinador designado por la DGAC.

c) Para aquellas licencias con una habilitación de aeronave con un peso mayor de 12,500 libras, se procederá de la manera siguiente:

1) Para aquellas licencias vencidas de 6 meses a un año:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) 20 horas de instrucción teórica;

iii) 6 horas de instrucción practica con un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

v) Libro de vuelo firmando por instructor de vuelo autorizado;

vi) Pasar un examen teórico;

vii) Examen oral y practico con un examinador designado por la DGAC.

2) Para aquellas licencias vencidas de 2 a 3 años:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

i) 30 horas de instrucción teórica;

ii) 8 horas de instrucción practica bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado;

iii) Certificación del instructor sobre la instrucción dada;

iv) Libro de vuelo firmando por instructor de vuelo autorizado;

v) Pasar un examen teórico;

i) Examen oral y practico con un examinador designado por la DGAC

3) Para aquellas licencias vencidas de 4 a 5 años:

i) Certificado de aptitud psicofísica expedido bajo el RAD 67 de este Reglamento, por un médico autorizado de la DGAC;

ii) Un curso de tierra completo;

iii) 16 horas de práctica de vuelo con bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado;

iv) Certificación del instructor informando haber dado la instrucción;

v) Libro de vuelo firmando por instructor sobre las horas de vuelo realizadas;

vi) Pasar un examen teórico;

vii) Examen oral y práctico con un examinador designado por la DGAC.

d) La instrucción práctica podrá ser recibida en un simulador de vuelo autorizado por la DGAC.

e) A los solicitantes de renovación de licencia bajo el 61.15, que vayan a recibir instrucción en tiempo de vuelo real, podrá expedírsele un certificado de validez médica provisional, especificando que solo será para recibir la instrucción de vuelo bajo la supervisión del instructor de vuelo autorizado.

f) Una licencia quedará suspendida si su titular no ejerce los privilegios que ella le confiere por un período de tiempo superior a sesenta (60) meses:

1) Para restablecer las atribuciones de la licencia y /o habilitación, el solicitante deberá tomar un curso inicial, acorde al tipo de licencia que solicita.

g) Los expedientes de licencias que no contengan actividad en el transcurso de 5 años pasaran a un archivo muerto, donde se mantendrán en custodia hasta los 10 años, luego de pasado los 10 años podrán ser depositados en archivo inactivo en una institución que se encargue de guardar este tipo de documentación, por la importancia que tengan los mismos, o bien destruirse, a discreción de la DGAC.

61.17 Licencia Temporal.

a) Una licencia temporal de piloto ó de habilitación es emitida por un máximo de 60 días dentro de cuyo período será emitida la licencia permanente a la persona que la DGAC haya encontrado calificada bajo este RAD.

b) Una licencia temporal de piloto ó de habilitación vence:

1) En la fecha de vencimiento mostrada en la licencia.
2) Al recibimiento de la licencia permanente; o
3) Al recibimiento de notificación de que la licencia o habilitación obtenida ha sido negada o cancelada.

61.19 Requisitos previos para el examen escrito.

a) Un solicitante para examen teórico debe haber:

1) Recibido una autorización firmada en el logbook u otro documento, si es requerido por este reglamento, de un instructor autorizado certificando que el solicitante ha cumplido el apropiado entrenamiento teórico según RAD 61.13 ó que satisfaga los requerimientos de conocimientos aeronáuticos según aplique de las secciones D, E y F de este RAD para la licencia ó habilitación buscada y que está preparado para el examen escrito;

2) Identificación apropiada al momento de la solicitud, que contenga del solicitante lo siguiente:

i) Fotografía;
ii) Firma;
iii) Fecha de nacimiento, la cual muestre que el solicitante cumple o cumplirá los requisitos de edad de este RAD para la licencia buscada antes del vencimiento de los resultados del examen teórico; y
iv) Dirección actual de su residencia.

b) La DGAC especificará la nota mínima para pasar.

61.21 Requisitos previos para tomar el examen práctico.

a) Para ser elegible para un examen práctico con el propósito de obtención de una licencia o habilitación emitida bajo este RAD, un solicitante debe:

1) Pasar el examen teórico requerido dentro del período de 24 meses que precede el mes en que el solicitante completa el examen práctico, si un examen práctico es requerido.

2) Presentar el resultado del examen teórico a la hora de la solicitud del examen práctico, si un examen teórico es requerido.

3) Haber completado satisfactoriamente el entrenamiento requerido y haber obtenido la experiencia aeronáutica prescrita por este RAD para la licencia o habilitación buscada;

4) Posea por lo menos un certificado médico según corresponda, si un certificado médico es requerido;

5) Reúna el requerimiento de edad prescrito en este RAD para otorgamiento de la licencia o habilitación.

6) Tenga una autorización por parte de un instructor, si es requerido por este RAD, en el logbook del solicitante o en un registro de entrenamiento que haya sido firmada por un instructor autorizado quien certifique que el solicitante-

i) Ha recibido y ha sido registrado en su logbook horas de entrenamiento dentro de los 60 días que preceden a la fecha de solicitud en la preparación para el examen práctico.

ii) Está preparado para el examen práctico requerido; y

iii) Ha demostrado conocimiento satisfactorio sobre las áreas de temas en los cuales el solicitante fue deficiente en el examen teórico; y

7) Ha hecho y firmado una solicitud formal.

b) A una persona no le es requerida el cumplir con las provisiones del párrafo (a)(6) de esta sección si esa persona:

1) Posee una licencia de piloto extranjera emitida por un país contratante de OACI que le autoriza por lo menos a ejercer los privilegios como piloto para la licencia buscada;

2) Está solicitando solamente una habilitación de tipo, o una habilitación de clase con la habilitación de tipo asociada; o

3) Está solicitando para una licencia TLA o una habilitación adicional a la licencia de TLA en una aeronave que no requiera examen práctico para una habilitación de aeronave tipo.

c) Si todos los incrementos del examen práctico para la obtención de la licencia no son completados en un solo examen, todos los requerimientos restantes del examen deben ser completados satisfactoriamente no mas de 60 días calendario después de la fecha en la cual el solicitante inició el examen.

d) Si todos los incrementos del examen práctico para la licencia o habilitación no son completados satisfactoriamente dentro de 60 días calendarios después de la fecha en la cual el solicitante inició su examen, el solicitante debe retomar el examen completo, incluyendo aquellos incrementos completados satisfactoriamente.

61.23 Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y de tipo.

a) Ninguna persona titular de una licencia de piloto actuará como piloto al mando ni como copiloto en una aeronave a no ser que dicho titular haya recibido una de las autorizaciones siguientes:

1) La habilitación de clase pertinente, prevista en 61.1(b);

2) Una habilitación de tipo, cuando se requiera en virtud de las disposiciones de 61.1(b).

b) Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto, en la habilitación de tipo se anota dicha limitación (Ejemplo: B747 - Copiloto).

c) Para vuelos de instrucción, de prueba o para vuelos realizados sin remuneración y que no transporten pasajeros, la DGAC proporcionará por escrito una autorización especial al titular de la licencia, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en 61.1:

1) La validez de dicha autorización estará limitada al tiempo necesario para realizar el vuelo de que se trate.

61.25 Requisitos para la expedición de habilitaciones de clase y de tipo.

Para que la DGAC expida habilitaciones de clase y de tipo:

a) En caso de una habilitación de clase según lo estipulado en 61.1, el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en la clase de aeronave de que se trate, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Si corresponde, los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) Si corresponde, la cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura de la clase de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso, en una aeronave de la clase respecto a la cual solicite la habilitación.

b) En caso de una habilitación de tipo según lo estipulado en 61.1 (b), el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate y/o en simulador de vuelo, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) La cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

Sobre las condiciones exigidas a los pilotos que impartan instrucción de vuelo, véase la Sección 61.33.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso;

3) Habrá demostrado, al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, el grado de conocimientos que determine la DGAC, de acuerdo con los requisitos especificados en la Sección F de este RAD.

c) Para que la DGAC otorgue una licencia al solicitante según lo estipulado en 61.1, el solicitante deberá haber demostrado la pericia y los conocimientos necesarios para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a los requisitos para la obtención de la licencia y a las funciones de piloto del solicitante.

61.26 Edad mínima para la obtención de licencias.

a) Para que la DGAC otorgue una licencia, el solicitante deberá cumplir con las edades mínimas que siguen:

1) Estudiante piloto, 17 años;
2) Piloto privado de avión, 17 años;
3) Piloto comercial de avión, 18 años;
4) Piloto transporte de línea aérea de avión, 21 años;
5) Piloto privado de helicóptero, 17 años;
6) Piloto comercial de helicóptero, 18 años;
7) Piloto transporte de línea aérea de helicóptero, 21 años;
8) Piloto de planeador, 16 años;
9) Piloto de globo libre, 16 años.
10) Piloto de Ultraliviano, 16 años.

b) La DGAC otorgará las licencias de estudiante piloto, piloto privado, piloto de planeador y piloto de globo libre con menos de dieciocho (18) años, si el solicitante presenta la autorización del padre ó tutor debidamente notariada.

c) La DGAC no otorgará a una persona la habilitación de instructor de vuelo antes de los veintiún (21) años cumplidos.

61.27 Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.

a) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de la pericia, a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación, puede ser aprobada por la DGAC, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

b) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas a los efectos de mantenimiento de la experiencia reciente, o a los efectos de entrenamiento o de demostración de los procedimientos operacionales de la habilitación de vuelo por instrumentos, puede ser aprobada por la DGAC, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

d) Los créditos de horas concedidos por utilización de entrenadores sintéticos de vuelo están indicados en los apéndices de este RAD para toda licencia o habilitación.

61.29 Habilitación de vuelo por instrumentos avión - helicóptero.

1) Requisitos para expedir la habilitación. Para ser elegible para una habilitación instrumental (avión) o una habilitación instrumental (helicóptero), el solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos – avión - helicóptero confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho aéreo.

1) Las disposiciones y reglamentos pertinentes a los vuelos IFR; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

b) Conocimiento general de las aeronaves.

1) La utilización, limitaciones y condiciones de funcionamientos del equipo de aviónica y de los instrumentos necesarios para el control y la navegación de aeronaves en vuelos IFR y en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos; utilización y limitaciones del piloto automático;

2) Brújulas, errores al virar y al acelerar; instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de presesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

c) Performance y planificación de vuelo:

1) Los preparativos y verificaciones previos correspondiente a los vuelos IFR;

2) La planificación operacional del vuelo; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo para vuelos IFR; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación y limitaciones humanas:

1) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al vuelo por instrumentos en aeronaves. (Ver Doc. 9683 de la OACI);

e) Meteorología:

1) La aplicación de la meteorología aeronáutica; la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para

obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

2) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

f) Navegación.

1) Navegación aérea práctica mediante radioayuda para la navegación;

2) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayuda para la navegación;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como la AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR;

h) Radiotelefonía.

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a las aeronaves en vuelos IFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

2) Experiencia.

El solicitante de una habilitación instrumental debe ser titular de una licencia vigente de piloto privado o comercial con una habilitación de aeronave apropiada a la habilitación instrumental que busca, el habrá realizado, como mínimo:

a) 50 horas de vuelo como piloto al mando en vuelo de travesía en aeronaves de categorías aceptables a la autorizada otorgadora de licencias, de las cuales 10 horas como mínimo en aviones o helicópteros; y

b) 40 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero o avión, pero de estas un máximo de 20 ó 30 horas en simulador de vuelo, podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas de vuelo en entrenador se efectuarán bajo supervisión de un instructor autorizado; y

3) Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá adquirido, del tiempo de vuelo por instrumentos exigido en el inciso anterior, un mínimo de 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos en aviones con doble mando o helicóptero de doble mando, cuando aplique. Esta instrucción será recibida de un instructor autorizado, quien se asegurará que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al titular de una habilitación de vuelo por instrumentos, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la utilización del manual de vuelo o de un documento equivalente, y de los documentos correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, para la preparación de un plan de vuelo IFR;

b) La inspección previa al vuelo, la utilización de listas de verificación, rodaje y las verificaciones previas al despegue;

c) Los procedimientos y maniobras para vuelos IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia que comprendan como mínimo:

- La transición al vuelo por instrumentos al despegar
- Salidas y llegadas normalizadas por instrumentos
- Procedimientos IFR en ruta
- Procedimientos de espera
- Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados
- Procedimientos de aproximación frustrada
- Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Maniobras en vuelo y características peculiares de vuelo.

e) Si corresponde, manejo de un helicóptero multimotor guiándose exclusivamente por instrumentos y con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

f) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse en aviones multimotores, el solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo reconocido instrucción con doble mando en un avión de este tipo. El instructor se asegurará que el solicitante posee experiencia operacional en el manejo del avión exclusivamente por referencia a los instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

4) Pericia de vuelo.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos-avión o helicóptero confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión o helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el avión o helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

5) Aptitud Psicofísica.

Los solicitantes que sean titulares de la licencia de piloto privado habrán satisfecho los requisitos de agudeza auditiva de conformidad con los correspondientes a la evaluación médica de Clase 1.

6) El solicitante de la prueba de vuelo para una habilitación instrumental (avión o helicóptero) debe presentar un registro en su libro de vuelo certificado por un instructor de vuelo autorización que muestre que él ha recibido instrucción de vuelo instrumental en un avión o helicóptero, y se le ha encontrado competente en cada una de ellas.

7) Prueba escrita.

El solicitante de una habilitación instrumental debe pasar una prueba escrita apropiada a la habilitación instrumental, basada en los temas en que la instrucción en tierra es requerida.

8) Prueba práctica.

El solicitante de una habilitación de instrumentos debe pasar una prueba de vuelo en un avión o helicóptero, como sea apropiada.

La prueba debe incluir los procedimientos de vuelo instrumental seleccionados por el inspector o el examinador que conduce la prueba, a fin de determinar la capacidad del solicitante para desempeñar competentemente operaciones IFR en los que la instrucción es requerida.

61.33 Instrucción de vuelo.

a) El titular de una licencia de piloto no podrá impartir la instrucción de vuelo exigida para expedir licencias de piloto privado (avión o helicóptero, de piloto planeador, piloto de globo libre), habilitación de vuelo por instrumentos, o habilitación de instructor de vuelo, a menos que dicho titular haya recibido autorización para ello de las autoridades aeronáuticas:

1) La autorización sólo será expedida por la DGAC si el solicitante posee la habilitación de instructor de vuelo obtenida según 61.182;

2) La autorización comprenderá, según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia de Instructor; o

ii) Una autorización específica y temporal para el desempeño de esa actividad.

b) Ninguna persona titular de una licencia de piloto impartirá la instrucción de vuelo requerida para expedir una licencia o habilitación no especificada en 61.33 (a), a menos que para ello dicho titular haya recibido la debida autorización:

1) Para que un piloto pueda ejercer las atribuciones de piloto instructor o de piloto chequeador para un explotador de transporte aéreo, regular o no regular, el explotador deberá:

i) Proponer dicho piloto, en la función requerida y presentando su experiencia aeronáutica, a la DGAC;

ii) Mantener dicho piloto en operación de transporte regular o no regular, según el caso, asegurándose que en ningún caso

serán excedidos los períodos de trabajo, por el motivo de desempeñar funciones adicionales.

c) Además de las condiciones para la revalidación de la habilitación de instructor de vuelo según el RAD 61.197, dicha habilitación o autorización será suspendida en caso de que se verifique una o más de las siguientes ocurrencias:

1) Violación flagrante de los reglamentos aeronáuticos en vigor, sea por el titular de la habilitación, o sea por un estudiante piloto que esté operando bajo su responsabilidad;

2) Insuficiente nivel de conocimientos presentados por los estudiantes de dicho instructor de vuelo, es decir una relación inferior al 75% de aprobaciones en los exámenes (considerada la totalidad de los teóricos y los de vuelo) en un período de veinticuatro (24) meses:

i) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto que no complete su instrucción en un período de instrucción menor o igual a veinticuatro (24) meses, contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

d) Ninguna persona impartirá instrucción de vuelo suministrada en una aeronave que no esté aprobada para ese fin.

e) Para que una aeronave pueda ser empleada en instrucción de vuelo, además de los requisitos de registro y de certificación apropiados, la aeronave deberá poseer requisitos de maniobra, de seguridad de rendimiento (performance), característicos de la clase y/o del tipo en el cual se pretende impartir la instrucción de vuelo. Tendrá instalados en estado de aeronavegabilidad, todos los instrumentos, controles y equipos necesarios al programa de instrucción aprobado.

61.35 Instrucción teórica.

a) Ninguna persona impartirá la instrucción teórica exigida para expedir una licencia de piloto privado (avión o helicóptero), licencia de piloto comercial (avión o helicóptero), licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión o helicóptero), licencia de piloto de ultraliviano, licencia de piloto de planeador, licencia de piloto de globo libre, habilitación de vuelo por instrumentos o habilitación de instructor de vuelo, a menos que esa persona haya recibido una autorización emitida por la DGAC.

b) La autorización sólo será expedida por la DGAC si el solicitante:

1) Demuestra poseer conocimientos suficientes sobre el tema que se propone enseñar, sometiéndose a un examen apropiado según el RAD 141;

2) Demuestra poseer conocimientos suficientes en cuanto a los métodos y técnicas de enseñanza, sometiéndose a un examen teórico apropiado según el RAD 141;

3) Solicita la autorización apropiada, informando sobre:

i) Identificación personal;

ii) Materia que pretende enseñar;

iii) Institución en la cual pretende enseñar;

iv) Experiencia profesional avalada con datos y documentos certificados; y

v) Experiencia en la calidad de instructor.

c) La DGAC puede aceptar que un especialista de reconocida experiencia en determinada materia, sea considerado idóneo y no tenga que someterse a un examen teórico de evaluación:

1) La autorización expedida por la DGAC comprenderá, según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de teoría de vuelo anotada en la licencia de piloto si la posee;

ii) Una autorización específica otorgada por la DGAC.

d) La habilitación o autorización será suspendida en caso se verifique un insuficiente nivel de conocimientos presentado por los estudiantes de dicho instructor, con una relación inferior al 70% de aprobaciones en los exámenes en un período de veinticuatro (24) meses:

1) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto que no termine su instrucción en un período menor o igual a veinticuatro (24) meses, contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

e) Ninguna persona impartirá instrucción en una instalación que no esté aprobada para ese fin según el RAD 141 de este Reglamento.

f) Además de los requisitos de registro y de certificación apropiada, la instalación tendrá que poseer requisitos de salubridad, de seguridad y de espacio, suficientes para los alumnos, profesores y auxiliares.

61.36 Instrucción práctica.

Las instrucciones prácticas de vuelo, deberá cumplir con los requisitos mínimos, además de otros que la DGAC considere adecuados.

a) Las aeronaves que impartirán la instrucción de vuelo serán, en términos de categoría, clase y tipo, las que el estudiante operará; y:

1) Estarán en perfectas condiciones de aeronavegabilidad y tendrán vigente toda documentación apropiada;

2) Estarán equipadas con los sistemas, instrumentos y equipos necesarios para la instrucción y además cumplirán con los requisitos operacionales de ruta, conforme se aplique;

3) Tendrán instalados comandos primarios de vuelos dobles, utilizables por el estudiante y/o por el instructor simultáneamente;

4) Poseerán características de vuelo compatibles con la demostración de maniobras críticas como pérdida (stall), barrena, autorrotación, etc.

b) Los aeródromos (base y alternos), tendrán como mínimo las características siguientes:

1) Una pista o área de aterrizaje que permita a la aeronave efectuar maniobras de despegue y aterrizaje con los pesos máximos autorizados:

i) En condiciones de viento en calma no más de cinco (5) nudos y temperatura igual a la media más alta de las temperaturas del mes más caliente del año, en ese aeródromo;

ii) Sobrevolar un obstáculo con un mínimo de cincuenta (50) pies de altura en la trayectoria de despegue;

iii) Con potencia y configuración de aterrizaje de acuerdo al manual de vuelo aprobado;

iv) Con una transición suave entre el despegue y la velocidad de mejor relación de ascenso sin que el piloto tenga que ejecutar técnicas especiales o poseer condiciones excepcionales.

2) Un indicador de dirección de viento, visible al nivel de superficie de toda la pista o área de aterrizaje;

3) Iluminación permanente de la pista de aterrizaje, si se pretende utilizarla para impartir instrucción de vuelo nocturno;

4) Las radioayuda apropiadas, si pretende impartir instrucción de vuelo por instrumentos; y

5) Tendrá los medios de comunicación aire/tierra apropiados.

61.37 Instrucción en entrenador sintético.

a) La DGAC acepta la instrucción en entrenadores sintéticos de vuelo (simuladores, entrenadores de clase, entrenadores de vuelo por instrumento), si estos entrenadores están certificados y operados.

b) Para efectos de instrucción reconocida por la DGAC, el instructor deberá poseer ó haber poseído, una licencia de piloto comercial con habilitaciones de vuelo por instrumentos e instructor de vuelo, o una licencia de piloto de transporte de línea aérea y además las habilitaciones de clase y/o de tipo acorde con la instrucción que suministra.

c) El piloto deberá mantener los registros de tiempo de entrenador correspondientes en su libro de vuelo (log book).

d) El instructor deberá mantener los registros (records) de cada sesión en los expedientes del entrenador y del piloto.

61.39 Reconocimiento de tiempo de vuelo.

a) Al estudiante piloto: La DGAC reconocerá todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando y como piloto al mando.

b) Al titular de una licencia de piloto: la DGAC reconocerá el tiempo total de vuelo exigido para expedir una licencia de piloto de grado superior.

c) Al titular de una licencia de piloto que actúe de copiloto de una aeronave que requiera copiloto: La DGAC reconocerá, tomando en cuenta el tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior, como máximo, el 50% del tiempo que haya volado como copiloto.

d) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de copiloto desempeñando las funciones y obligaciones de piloto al mando, bajo la supervisión del piloto al mando: La DGAC reconocerá por completo dicho tiempo de vuelo, tomando en cuenta el tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.

61.45 Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.

a) La DGAC no limita por edad a los pilotos que operan bajo el RAD 137 cuando hayan cumplido los sesenta (60) años de edad, cancelándoles su licencia ó habilitación correspondiente, siempre y cuando:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sean evaluados de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la autoridad aeronáutica dominicana, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD's 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1 de este reglamento.

61.47 Crédito por experiencia militar.

a) Un piloto militar con habilitación de piloto militar o piloto militar retirado de una institución militar que solicita licencia de piloto privado o comercial, o una habilitación de aeronave o de instrumento, logrará esa licencia con la habilitación apropiada o la adición de una habilitación en la licencia de piloto que él posea, si cumple los requisitos aplicables de este RAD.

b) Este RAD no se aplica a piloto militar o al ex piloto militar que haya sido suspendido de la condición de vuelo por falta de pericia o por acción disciplinaria que involucre operaciones de aeronaves.

c) Pilotos militares en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

d) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que ha estado en condición activa de vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su aplicación, debe pasar una prueba escrita de este Reglamento y la legislación aeronáutica civil vigente.

e) Además, el piloto solicitante debe depositar documentos actualizados que demuestren su cumplimiento con los requisitos del párrafo (d) de esta sección, para por lo menos una habilitación de aeronave, y que él es o fue a partir del período del comienzo del duodécimo mes anterior del mes en que hace la solicitud:

1) Un piloto militar con habilitación de vuelos en condición activa en una institución militar; o

2) Un piloto militar con habilitación de una institución militar de un Estado extranjero contratante de la OACI, asignado en deberes de piloto (a excepción de entrenamiento de vuelo) en una institución

militar dominicana quien posee, al momento que solicita una licencia actualizada de piloto civil emitida por el Estado extranjero que autoriza por lo menos los privilegios de la licencia de piloto que él solicita.

f) Pilotos militares que no han estado en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

g) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que no ha estado en condición activa de vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su solicitud, debe pasar las evaluaciones escritas apropiadas y de vuelo prescritas en este RAD para la expedición de la licencia o habilitación que solicita.

h) Además, el piloto solicitante debe mostrar que posee un certificado médico apropiado a la licencia de piloto que solicita y documentos actualizados demostrando que él era, antes del comienzo del duodécimo mes anterior del mes en que hace la solicitud, un piloto militar con habilitación conforme a lo prescrito en los párrafos (b)(1) o (2) de esta sección.

i) El solicitante de una habilitación de categoría, clase o tipo (a excepción de una habilitación y tipo de avión) para ser agregada a su licencia de piloto o la que él solicita, será emitida sólo si presenta la evidencia documentada de lo siguiente:

1) Que él ha pasado una evaluación oficial militar de una institución militar dominicana, como piloto al mando de aeronave de la categoría clase o tipo para la cual solicita una habilitación en el período, desde el comienzo del duodécimo (14) meses anteriores al mes a que solicita;

2) Que él ha tenido por lo menos 10 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave de la categoría, clase o tipo para la cual solicita una habilitación, desde el comienzo del duodécimo (12) meses anteriores al mes al que solicita y que anteriormente aprobó una evaluación militar oficial como piloto al mando de esa aeronave;

3) Que él ha cumplido con los requisitos del párrafo (b)(1) o (2) de esta sección habiendo tenido una evaluación militar oficial en la categoría de aeronave para la que él solicita una habilitación, y que ha pasado una prueba de vuelo apropiada con la DGAC en la categoría clase o el tipo de habilitación que solicita;

4) Para ser elegible para esa prueba de vuelo, él debe tener una declaración escrita de un instructor de vuelo autorizado hecha no antes de 60 días de su solicitud para la prueba de vuelo, certificando que él es competente para pasar la prueba;

5) Una habilitación de tipo se emite únicamente para los tipos de aeronave que la institución militar tiene certificados para operaciones civiles;

6) Cualquier habilitación puesta en la licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios de piloto comercial.

k) Habilitación de categoría y tipo de avión:

1) El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de avión, o un solicitante a la adición de una habilitación de categoría a su licencia de piloto comercial debe poseer una habilitación de instrumento del avión, o su licencia es endosada con la limitación siguiente. "No valido para operación comercial";

2) El solicitante de una licencia de piloto privado o comercial con una habilitación de tipo de avión a su licencia de piloto privado o comercial, que posea una habilitación de instrumento (avión), debe mostrar evidencia actualizada y documentada por el cual demuestre su capacidad de vuelo por instrumento en el tipo de avión para la habilitación de tipo buscada, o su licencia será endosada con la limitación siguiente: No valido para operación comercial.

l) Habilitación de instrumentos:

1) El solicitante de una habilitación de instrumento en avión o una habilitación de instrumento en helicóptero para ser agregada en su licencia de piloto que posee, o para la que haya solicitado, logrará la habilitación si dentro de los 12 meses que anteceden al mes en que él lo pide, demuestra haber realizado satisfactoriamente una evaluación de vuelo por instrumentos en una aeronave de la categoría para la que él busca habilitación por instrumento y es autorizado a conducir vuelos IFR en aerovías;

2) Una habilitación de instrumentos en helicóptero agregada en una licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios comerciales de piloto comercial.

m) Documentos de evidencia.

Los documentos siguientes son evidencia satisfactoria para los propósitos indicados:

1) Para mostrar que el solicitante es un miembro de una institución militar, podrá usarse una tarjeta de identificación oficial emitida al solicitante por la institución;

2) Para mostrar la baja del solicitante de una institución militar o su afiliación anterior como miembro de ella, podrá usarse una copia de la resolución de baja o una constancia certificada;

3) Para mostrar su condición anterior o actualizada como piloto militar habilitado en condición de vuelos en las Fuerzas Armadas, puede presentar lo siguiente:

   i) Una orden oficial de asignación de operaciones de una institución como piloto militar;

   ii) Un libro de vuelo oficial (log book) o certificado mostrando condición de piloto militar;

   iii) Una certificación oficial mostrando que el solicitante es graduado de una escuela militar de pilotos y su habilitación como piloto militar.

4) Para mostrar horas de vuelo, en aeronave militar como miembro de una institución militar podrá presentar el resumen o certificado de la institución acreditando el libro de vuelo militar (log book);

5) Para mostrar su condición de piloto al mando, podrá presentar registro oficial de evaluación militar como piloto al mando;

6) Para mostrar su habilitación de piloto de vuelo por instrumento podría presentar un libro de vuelo actualizado de instrumentos emitida por una institución militar o un registro oficial de la terminación satisfactoria de una evaluación de vuelo de instrumentos dentro de los 12 meses que preceden al mes de la solicitud.

61.51 Libro de vuelo del piloto (log book).

a) El entrenamiento aeronáutico y experiencia usados para cumplir los requisitos de obtención de una licencia o habilitación, o los requisitos de experiencia reciente de vuelo de acuerdo a este RAD deben ser mostrados en un registro confiable. Este es el libro de vuelo (log book) de todo tripulante de vuelo, donde se muestran las habilitaciones y las horas de vuelo.

b) Registros (records) en el libro de vuelo.

Todo piloto registrará la información siguiente para cada vuelo o lección efectuados:

1) Generalidades:

i) Fecha;

ii) Total de horas del vuelo;

iii) Lugar o puntos de salida y llegada;

iv) Tipo e identificación de aeronave.

2) Tipo de experiencia del piloto o si es entrenamiento:

i) Piloto al mando o sólo;

ii) Copiloto;

iii) Instrucción de vuelo recibida de un instructor de vuelo calificado y aprobado por la DGAC;

iv) Instrucción de vuelo por instrumentos por un instructor de vuelo calificado y aprobado por la DGAC;

v) Cursos de instrucción en tierra para piloto;

vi) Tripulación participante (aeronave más liviana que el aire);

vii) Otras horas de piloto.

3) Condiciones de vuelo:

i) Día o noche;

ii) Instrumento real;

iii) Condiciones instrumentales simuladas.

c) Registro de las horas de piloto:

1) Horas de vuelo solo.
El piloto puede registrar como horas de vuelo, únicamente las horas en que él es el único ocupante de la aeronave. Sin embargo, un piloto estudiante puede también registrar como vuelo solo, las horas en las

cuales él actuó como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un tripulante de vuelo.

i) El alumno piloto o titular de una licencia de piloto tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto o para expedir una licencia de piloto de grado superior, todo el tiempo de vuelo que haya efectuado sólo, en instrucción con doble mando o como piloto al mando.

2) Horas de vuelo como piloto al mando.

i) Pilotos privados o comerciales.

(a) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando únicamente las horas de vuelo en las que es el único en los controles de una aeronave para la que está calificado.

(b) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas de piloto al mando, aquellas en las que es el único ocupante de la aeronave.

(c) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando todas las horas de vuelo actuadas como piloto al mando.

ii) Un piloto de transporte de línea aérea puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo durante las cuales él actuó como piloto al mando.

iii) Un instructor de vuelo con licencia puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo en las que ha actuado como instructor de vuelo.

3) Horas de vuelo como copiloto.

i) Un piloto puede registrar como horas de copiloto, todas las horas de vuelo, en las que ha actuado como tal en una aeronave que requiera más de un piloto acuerdo al manual de vuelo de la aeronave.

4) Horas de vuelo por instrumentos.

i) Un piloto puede registrar como horas de vuelo por instrumento solamente las horas en las cuales él ha operado la aeronave con referencia a los instrumentos, y bajo condiciones de vuelo por instrumento (IMC) simulado o real.

ii) Cada registro debe incluir el lugar y tipo de aproximación por instrumento completa, y el nombre del piloto de seguridad cuando se trate de vuelo por instrumento simulado o en instrucción.

iii) Un instructor de vuelo por instrumento puede registrar como horas de instrumentos las horas de vuelo como instructor de instrumentos que ha realizado en condiciones reales.

5) Horas de instrucción.

Son todas las horas de instrucción de vuelo, instrucción de vuelo por instrumento, instrucción de entrenamiento en tierra para piloto, o las horas de instrucción en tierra. Deben ser acreditadas por un instructor habilitado y certificadas de quien se recibieron a través de un formato de habilitación.

d) Presentación de los libros de vuelo (logbook).

1) Un piloto debe presentar su libro de vuelo para ser inspeccionado por la DGAC o por cualquier inspector nombrado como examinador en aplicación de la ley.

2) Un piloto estudiante debe llevar su libro de vuelo con él en todos los vuelos de travesía, como evidencia de su experiencia y de las autorizaciones del instructor.

3) Un piloto privado debe llevar su libreta de vuelo consigo, con los respaldos requeridos del instructor, en todos los vuelos que opere como único ocupante:

i) Más allá de 50 millas náuticas desde un aeropuerto en que recibió la instrucción;

ii) En el espacio aéreo en que por comunicaciones con control de tránsito aéreo es requerido;

iii) Entre la puesta de sol y salida; y

iv) En una aeronave para la cual el piloto no está habilitado.

61.52 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

Ningún piloto, titular de una licencia expedida según las normas contenidas en este Reglamento, podrá actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional de forma regular o no regular, por remuneración o arrendamiento, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años.

61.53 Restricciones a copilotos mayores de sesenta (60) años, para vuelos internacionales.

a) El piloto titular de una licencia expedida según las normas de este Reglamento, podrá actuar como copiloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional de forma regular o no regular, por remuneración o arrendamiento, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años y hasta haber cumplido los sesenta y cinco (65) años de edad; siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sean evaluados de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la DGAC, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1.

61.54 Restricciones a pilotos mayores de sesenta (60) años para vuelos nacionales.

a) El piloto titular de una licencia expedida según las normas contenidas en este Reglamento podrá actuar como piloto al mando o copiloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo nacional de forma regular o no regular, por renumeración o como empleado, después de haber alcanzado la edad de sesenta (60) años y hasta haber cumplido los sesenta y cinco (65) años de edad; siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

1) Obtengan un Certificado de aptitud psicofísica cada seis (6) meses.

2) Sea evaluado de manera satisfactoria, por un médico examinador designado por la autoridad aeronáutica dominicana, conforme lo prescribe el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 67).

b) No obstante lo anterior, en caso que el médico lo considere pertinente debe contemplarse la aplicación de lo prescrito en el RAD 67.1 .

61.55 Habilitaciones para copiloto.

a) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como copiloto en un tipo de aeronave certificada para más de un tripulante, a menos que posea:

1) Por lo menos una licencia de piloto privado con la habilitación de categoría y de clase apropiadas; y

2) Una habilitación correspondiente para vuelo por instrumento (IFR) en ese tipo de aeronave, en el caso de vuelo IFR.

b) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto de un tipo de aeronave certificada para más de un piloto, a menos que los últimos 12 meses, haya:

1) Actualizado sus conocimientos mediante un refrescamiento a la operación de la aeronave, grupo motor, sistemas, componentes importantes y limitaciones importantes, procedimientos operativos normales y de emergencia, y los contenidos en el manual de vuelo de la aeronave aprobado por la DGAC.

2) Excepto lo considerado en el párrafo (e) de esta sección, haber efectuado y registrado:

i) Tres aterrizajes con parada completa, como único operador de los controles, la aplicación de procedimientos y maniobras con un motor inoperativo, siendo este requisito aprobado por la DGAC. Con el objetivo de cumplir los requisitos de instrucción considerados en el párrafo (b)(2) de esta sección, una persona puede actuar como copiloto en un vuelo real VFR o IFR de día, sin ninguna persona o carga a bordo a excepción de la necesaria para la operación.

3) Salvo lo previsto en el párrafo (b)(4) de esta sección, el requisito del párrafo (b)(2) de esta sección puede ser completado en un simulador de vuelo calificado y aprobado por la DGAC.

4) El solicitante para una habilitación inicial como copiloto para un tipo de aeronave particular, que está aplicando de acuerdo al párrafo (b)(3) de esta sección, debe completar satisfactoriamente un mínimo de un despegue y un aterrizaje en una aeronave del mismo tipo.

c) Si el piloto no cumple con los requisitos indicados en el párrafo (b) y transcurrido los 12 meses, deberá hacer un refrescamiento de conocimientos y pasar un examen ante la DGAC. Si cumple con los requisitos contenido en

el párrafo (b) un mes antes o un mes después del vencimiento, tendrá que cumplir con dichos requisitos en relación al mismo mes de vencimiento.

d) Esta sección no se aplica al piloto que:

1) Cumple los requisitos de comprobación de pericia de piloto al mando, establecidos en los RAD 121 ó 135;

2) Es designado como copiloto de una aeronave operada bajo las provisiones de los RAD 121 ó 135; ó

3) Es designado como copiloto de una aeronave con el objeto de recibir entrenamiento de vuelo requerido por esta sección, y no debe llevar ni pasajeros ni carga.

e) El tipo de una licencia de piloto de transporte de línea aérea o comercial con la habilitación apropiada, no necesita cumplir los requisitos del párrafo (b) (2) de esta sección para la realización de vuelos de pruebas, traslado (ferry), o evaluación del equipo a bordo de la aeronave, si ninguna persona o carga es permitida a bordo y el personal que lo realiza es el estrictamente necesario para la operación.

61.56 Vuelo de revisión (flight review).

a) Un vuelo de revisión consiste en un mínimo de 1 hora de instrucción en vuelo y 1 hora de instrucción en tierra.

La revisión debe incluir:

1) Una revisión de las generalidades operativas y reglas de vuelo vigentes del RAD 91; y

2) Una revisión de maniobras y procedimientos que la persona que controla la revisión programe a su discreción, y que sean necesarios para que el piloto demuestre que puede operar la aeronave con eficiencia y seguridad.

3) Una aprobación escrita en el libro de vuelo (log book) por la persona que controla la revisión, certificando que el solicitante ha completado satisfactoriamente la misma.

b) Los pilotos de planeador pueden realizar un mínimo de tres vuelos de instrucción en un planeador, que incluyan virajes de 360 grados, en lugar de 1 hora de instrucción de vuelo requerida en el párrafo (a) de esta sección.

c) Excepto lo considerado en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave, a menos que desde el comienzo del duodécimo mes calendario haya realizado:

1) Un chequeo de vuelo en una aeronave para la que el piloto está habilitado, administrado por un Inspector/Examinador adecuadamente habilitado y certificado bajo este RAD, u otra persona designada por la DGAC.

d) Una persona que dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección haya completado satisfactoriamente un chequeo para una licencia de piloto, habilitación o un chequeo de pericia, no necesita realizar el vuelo de revisión. Asimismo, una persona que haya dejado de volar por no más de 60 días consecutivos, tampoco requiere de un vuelo de revisión. Sólo se le exige volar por una hora con un piloto instructor calificado.

e) Una persona que tenga una habilitación ó una licencia actualizada de instructor de vuelo y que, dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección, haya completado satisfactoriamente la renovación de su habilitación de instructor de vuelo bajo las provisiones en 61.197 (c), no necesita cumplir la hora de instrucción en tierra especificada en el párrafo (a)(1) de esta sección.

f) Los requisitos de esta sección pueden cumplirse en combinación con los requisitos de 61.57 y de otros requisitos de experiencia reciente, aplicables a criterio del instructor.

61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.

a) *Experiencia General:*

1) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros, ni de una aeronave certificada para más de un piloto como tripulante de vuelo requerido, a menos que dentro de los 90 días precedentes, él haya hecho tres despegues y aterrizajes y-

i) La persona ha actuado como único al mando de los controles de vuelo; y

ii) Los despegues y aterrizajes requeridos han sido realizados en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo (si el tipo es requerido), y, si la aeronave a ser volada es un avión con tren de cola, los despegues y aterrizajes deben haber sido hechos hasta una parada completa en una aeronave con tren de cola.

2) Para el propósito del cumplimiento con los requisitos del párrafo (a)(1) de esta sección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave bajo VFR diurno o IFR diurno, siempre y cuando no sean transportadas a bordo de la aeronave personas o propiedades, excepto aquello necesario para la conducción del vuelo.

i) Los despegues y aterrizajes requeridos por el párrafo (c)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo calificado y aprobado por la DGAC y comúnmente usados como parte del entrenamiento certificado.

b) *Experiencia de vuelo nocturno:*

1) Excepto a lo previsto en el párrafo (d)(1) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave llevando pasajeros durante el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes del alba (como publicado en el AIP), a menos que, dentro de los 90 días procedentes, él haya hecho por lo menos tres despegues y tres aterrizajes con parada completa durante el período que comienza 1 hora después de la puesta de sol y 1 hora antes del alba, y

i) Esa persona haya actuado como el solo manipulador de los controles de vuelo; y

ii) Los despegues y aterrizajes requeridos fueron realizados en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo (si la habilitación de tipo es requerida).

2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, calificado y aprobado por la DGAC y comúnmente usados como parte de los cursos aprobados por un centro de entrenamiento certificado.

c) *Experiencia en instrumentos:*

1) Experiencia reciente IFR.

Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ningún piloto puede actuar como piloto al mando bajo condiciones IFR, ni en condiciones de tiempo menores que los mínimos para VFR, a menos que él tenga, dentro de los últimos 6 meses calendario:

i) En el caso de una aeronave, a excepción de un planeador, registradas por lo menos 6 horas de instrumentos, incluyendo 6 aproximaciones por instrumento bajo condiciones de instrumentos reales o simuladas, de las que no más de 3 horas pueden ser simuladas; o aprobar un chequeo de pericia en instrumento en la categoría de aeronave involucrada..

i) En el caso de un planeador, registrados por lo menos 3 horas de instrumentos, de los cuales por lo menos la mitad fueron hechas en un planeador u avión. Si se lleva pasajeros en el planeador, estas 3 horas de vuelo por instrumento deben haber sido hechas en planeadores.

ii) Interceptación y mantenimiento del curso a través del uso de sistema de navegación.

2) Para el propósito de la obtención de experiencia instrumental en planeador, haber realizado y registrado bajo condiciones de instrumentos actuales o simuladas-

i. Por lo menos 3 horas de tiempo instrumental en vuelo, de las cuales 1-1/2 horas puedan se adquiridas en un avión o planeador si no hay pasajeros para ser transportados; ó

ii. 3 horas de tiempo instrumental en vuelo en un planeador si un pasajero ha de ser transportado.

d) *Chequeo de pericia de instrumento.*

1) Un piloto que no cumple los requisitos de experiencia de instrumento reciente del párrafo (c)(1) de esta sección durante las horas prescritas ó 6 meses calendario, en adelante no podrá servir como piloto al mando bajo condiciones IFR, ni en condiciones menores de los mínimos establecidos para VFR, hasta que él pase un chequeo de capacidad en vuelo por instrumentos en la categoría de aeronave involucrada, por un inspector de la DGAC , un piloto aprobado por la DGAC , o un instructor autorizado de vuelo por instrumento.

2) La DGAC puede autorizar la conducción de una parte o toda esta comprobación, en un dispositivo de entrenamiento en tierra equipado con instrumento, o un simulador de aeronave.

e) *Excepciones.*

Esta sección no aplica a un piloto al mando quien está empleado por un explotador aéreo certificado bajo los RAD´s 121 ó 135 y está envuelto en

operaciones de vuelo bajo los RAD´s 91, 121 ó 135 del explotador aéreo si el piloto cumple con los RAD´s 121.437, y 121.439 ó 135.247.

61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: Operación de una aeronave que requiere más de un piloto.

Este RAD no aplica a personas que actúan como tripulación de vuelo en operaciones conducidas bajo el RAD 121 y RAD 135.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (e) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave con certificado de tipo para más de un tripulante piloto requerido, a menos que complete satisfactoriamente el chequeo de pericia de acuerdo a lo siguiente:

1) Dentro de los últimos 12 meses calendario, haber completado dos (2) chequeos como piloto al mando en una aeronave certificada para una tripulación con más de un piloto, separados por más de cuatro (4) meses cada uno.

2) Dentro de los últimos 24 meses calendario, haber completado un chequeo como piloto al mando en el tipo particular de aeronave en el que el piloto servirá como piloto al mando.

b) El chequeo de piloto al mando requerido por el párrafo (a) de esta sección será completado satisfactoriamente mediante el cumplimiento de lo siguiente:

1) Un chequeo de pericia para piloto al mando conducido por un piloto examinador autorizado por la DGAC, consistente en maniobras y procedimientos requeridos para una habilitación Tipo;

2) Un examen de vuelo requerido para una habilitación Tipo;

3) El examen de vuelo inicial o periódico con el propósito de aprobar la designación de un piloto chequeador.

c) Para aviones, las maniobras y los procedimientos requeridos para los chequeos y exámenes prescritos en los párrafos (b)(1), (2), (3), de esta sección pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento si:

1) Las maniobras o procedimientos pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento, conforme a lo indicado en el Apéndice F del RAD 121; y

2) El simulador o dispositivo de entrenamiento están aprobados para el procedimiento o maniobras particulares.

d) Esta sección no es aplicable a personas que conducen operaciones sujetas a los RAD 121, 135 y 137 de este Reglamento.

e) Con el objeto de cumplir con los requisitos del chequeo de pericia de esta sección, una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo bajo condiciones VFR o IFR de día, si no es llevada ninguna persona o propiedad, fuera de la necesaria para el cumplimiento del vuelo.

f) Si un piloto toma el chequeo de pericia requerido por el párrafo (a) de esta sección en el mes calendario anterior o el mes calendario después del mes que se venza, él se considerará como si lo hubiera tomado en el mes de su vencimiento.

g) Si un piloto toma el chequeo de pericia para piloto al mando requerido en este RAD, en el mes calendario anterior, o en el mes calendario posterior al mes en cual vence, se considerará como si el piloto lo hubiese tomado en el mes en el cual vence con el propósito de cálculo para determinar cuando vence el próximo chequeo de pericia para piloto al mando.

61.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.

a) Ninguna persona puede hacer o permitir que se haga en su nombre:

1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud para una licencia, habilitación o duplicado emitido bajo este RAD.

2) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en un libro de vuelo, (log book) registro o informe que requiere ser archivado, hecho o usado para mostrar cumplimiento con cualquier requisito para la expedición, o el ejercicio de los privilegios de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

3) Cualquier reproducción, con propósito fraudulento, de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

4) Cualquier alteración de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

b) La comisión por cualquier persona de un acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección puede ser causa suficiente para suspender, revocar o cancelar cualquier licencia o habilitación de piloto o instructor que posea esta persona.

61.60 Cambios de dirección.

La persona poseedora de una licencia de piloto o instructor de vuelo que ha hecho un cambio en su dirección permanente debe notificarlo a la DGAC antes de los 30 días de la fecha en que hizo cambio de domicilio.

Sección "B" - Método de convalidación de licencia y emisión de licencia sobre la base de una licencia extranjera.

61.75 Convalidación de licencia

a) Cuando la DGAC, en vez de otorgar su propia licencia, procede a convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante, hará constar la convalidación mediante una autorización que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a la otorgada por ella.

1) La validez de la autorización no excederá:

i) El plazo de validez de la licencia extranjera; o

ii) El plazo de validez de las habilitaciones que corresponda.

b) Cuando sea solicitada personalmente la DGAC, aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por otro Estado, sea esta una licencia de piloto privado, comercial o de transporte de línea aérea, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana:

1) Excepto a como está prescrito en (c)(1)(i) de esta sección, la convalidación sólo permitirá al piloto actuar sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier aeronave matriculada en la República Dominicana que realice vuelos no remunerados:

i) El titular de una licencia convalidada no excederá las habilitaciones de la licencia original;

iii) El titular de una licencia convalidada debe tener suficientes conocimientos del idioma español o inglés que les permita comunicarse con facilidad para la operación segura de la aeronave. En la autorización que acompañará la licencia convalidada se hará constar la siguiente mención:

"Válida para la operación privada solamente, no para transporte de pasajeros o carga por compensación o paga".

c) Cuando sea solicitado por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos la DGAC aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por

otro Estado contratante, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana:

1) Sólo se permitirá al piloto actuar como piloto al mando, piloto instructor o como copiloto en la o las aeronaves incluidas en el manual de operaciones del titular del certificado aprobado por la DGAC si:

   i) El piloto conoce este Reglamento y el uso del espacio aéreo y la legislación aeronáutica dominicana, sometiéndose a un examen teórico según este Reglamento en las materias indicadas en:

      -RAD 61.125 (a) y RAD 61.127(a), piloto comercial avión;
      -RAD 61.153 y RAD 61.157, piloto línea aérea avión;
      -RAD 61.125 (b) y RAD 61.127 (b) piloto comercial helicóptero;
      -RAD 61.159 y RAD 61.163, piloto línea aérea helicóptero;

   ii) Está apto para operar según las reglas de vuelo por instrumentos y que conoce suficiente el idioma inglés, de forma que le permita operar con seguridad la aeronave bajo IFR, sometiéndose a chequeo en vuelo (flight check) según el RAD 141 de este Reglamento;

   iii) Cumple con los requisitos de revalidación de su licencia original;

   iv) Cumple con los requisitos del Manual de Operaciones aprobado al explotador;

   v) En la autorización que acompañará la licencia convalidada según 61.75 (c)(1), constará la siguiente mención:

      "Válida para operación en vuelos de (nombre del explotador), en aeronave (tipo) en funciones de (Capitán o copiloto según sea) vuelos por instrumentos (IFR)".

   vi) A los extranjeros no residentes en la República Dominicana, se les podrá convalidar una licencia para operar una aeronave matriculada en la República Dominicana dentro o fuera del país por un período no mayor a 12 meses calendario, únicamente cuando a falta de pilotos dominicanos calificados, se requiera para formar y habilitar pilotos dominicanos en la o las aeronaves solicitadas por el titular del certificado.

d) La solicitud de convalidación de la licencia presentada por el explotador deberá indicar:

1) Identificación del piloto, licencia y habilitaciones que posee;

2) Fecha de inicio y término de las funciones que va a desempeñar;

3) Aeronave donde realizará la operación;

4) Demostración del último chequeo de vuelo;

5) Demostración de la experiencia de vuelo que posee, total y reciente.

61.77 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera.

Propósito.

a) Una persona titular de una licencia de piloto actualizada emitida por un Estado extranjero contratante de la OACI, puede solicitar una licencia de piloto bajo esta sección para actuar como piloto de una aeronave civil matriculada en República Dominicana, bajo las condiciones de este RAD, tomando como referencia la licencia extranjera en que se basa y los requisitos establecidos, sí:

1) Los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los rigen en la República Dominicana.

2) Ser ciudadano dominicano;

3) El piloto conoce este Reglamento y el uso del espacio aéreo y la legislación aeronáutica dominicana, sometiéndose a un examen teórico según este Reglamento en las materias indicadas en:

-RAD 61.125 (a) y RAD 61.127(a), piloto comercial avión;
-RAD 61.153 y RAD 61.157, piloto línea aérea avión;
-RAD 61.125 (b) y RAD 61.127 (b) piloto comercial helicóptero;
-RAD 61.159 y RAD 61.163, piloto línea aérea helicóptero;

4) Se somete a un examen práctico realizado por un examinador designado por la DGAC

5) Su licencia de piloto extranjera no contiene alguna observación de que él no ha cumplido todas las normas de OACI para obtener la licencia;

3) El no posee una licencia dominicana de piloto privado o de mayor categoría.

b) *Limitación en la licencia usada como base para la licencia dominicana.* Solamente puede usarse una licencia de piloto extranjero, como base para emitir una licencia de piloto bajo esta sección.

c) Una persona poseedora de una licencia dominicana, podrá solicitar una licencia de mayor categoría, tomando como base la nota probatoria del examen, en un plazo no mayor de tres (3) meses después de haber postulado por una licencia en un Estado contratante de la OACI, cuando los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana, y siempre y cuando la escuela donde recibió la instrucción este reconocida por la DGAC.

d) *Habilitaciones de aeronave emitidas.* Las habilitaciones de aeronave enumeradas en la licencia de piloto extranjero del solicitante, además de cualquier otra emitida después de aprobar las provisiones de este RAD se incluyen en la licencia de piloto del solicitante.

e) *Emisión de habilitación instrumental.*

Una habilitación de instrumentos es emitida al solicitante si:

1) Su licencia de piloto extranjera autoriza privilegios de instrumentos; y

2) Dentro de los 24 meses que anteceden al mes en que hace la solicitud para una licencia, él pasó una prueba de las reglas de vuelo de instrumentos en la sección B del RAD 91 de este Reglamento, incluyendo los procedimientos conexos para la operación de la aeronave bajo reglas de vuelo por instrumento.

f) *Habilitación y normas médicas:*

1) Un solicitante debe mostrar evidencia actualizada de que él cumple las normas médicas para la licencia extranjera de piloto en que la solicitud se basa, para una licencia bajo esta sección.

2) Un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 se acepta como evidencia de que el solicitante cumple esas normas. Sin embargo, un certificado médico emitido bajo el RAD 67 no es evidencia de que el solicitante cumple esas normas fuera de la República Dominicana, a menos que el Estado que emita la licencia de piloto extranjero del solicitante también acepte el certificado médico que evidencia cumplir las normas médicas para su licencia extranjera de piloto.

g) *Limitaciones y privilegios operacionales:*

1) El titular de una licencia de piloto emitida bajo esta sección puede actuar como piloto de una aeronave civil de registro dominicano según los privilegios de piloto autorizados por la licencia de piloto extranjera en que esta licencia se base, sujeto a limitaciones de este RAD y cualquier otra limitación adicional puesta en su licencia por la DGAC.

2) El está sujeto a estas limitaciones mientras actúa como piloto de la aeronave dentro o fuera de la República Dominicana.

h) *Licencia de instructor de vuelo:*

1) Una licencia de piloto emitida bajo esta sección no satisface ninguno de los requisitos de este RAD para la emisión de una habilitación de instructor de vuelo.

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias de estudiante piloto, las condiciones bajo las que esta licencia es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estas licencias.

61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante piloto.

Para obtener una licencia de estudiante piloto una persona debe:

a) Tener por lo menos cumplidos los 17 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Si es extranjero no residente, poseer una visa de estudiante.

c) Ser capaz de hablar, leer y escribir el idioma español e inglés con tales limitaciones operacionales puestas en su licencia de piloto como sea necesario para garantizar una operación segura de la aeronave. Esta limitación persistirá hasta tanto el demuestre que puede hablar, leer y escribir el idioma español e ingles; y

d) Poseer un certificado médico de segunda clase vigente emitido bajo el RAD 67.3 (2).

61.85 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de estudiante piloto deberá hacerse conforme al formato y procedimiento establecido para ello por la DGAC, en este RAD, dicha solicitud se someterá a un piloto examinador de operaciones o a un piloto examinador designado, acompañada por un certificado médico vigente; o, en el caso de una solicitud para licencia de piloto de planeador o globo aerostático y deberá estar acompañada por una certificación donde conste que el solicitante no tiene ningún defecto médico conocido que lo haga incapaz de pilotear un planeador o globo aerostático.

61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.

a) Generalidades.

Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que cumpla los requisitos de esta sección.

El término "vuelo solo", usado en este RAD, son las horas de vuelo en que un estudiante piloto es el ocupante único de la aeronave, o las horas de vuelo durante las cuales el estudiante ha actuado como piloto al mando de una aeronave que requiere más de un piloto.

b) Conocimiento Aeronáutico.

Un estudiante piloto debe haber demostrado conocimientos satisfactorios al instructor autorizado, sobre las partes apropiadas de los RAD 61 y 91 que sean aplicables a estudiante piloto.

El examen escrito debe incluir preguntas sobre las regulaciones aplicables y las características de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo del avión a ser volado.

c) Entrenamiento de vuelo solo.

Con anterioridad a ser autorizado a conducir un vuelo solo, un estudiante piloto debe haber recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicables enumeradas en los párrafos (d) hasta (j) de esta sección y haber demostrado pericia en el ámbito aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el "vuelo sólo" de estudiante piloto.

d) Para todas las aeronaves (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vuelo solo), el piloto debe haber recibido un entrenamiento pre-solo, sobre:

1) Procedimientos de inspección pre-vuelo, operación del sistema propulsor y otros sistemas de aeronave;

2) Rodaje y operaciones de superficie, incluyendo corridas de motor;

3) Despegues y aterrizajes, incluyendo normales y de viento-cruzado;

4) Vuelo recto y nivelado, virajes de ángulo bajo, medio y pronunciados en ambas direcciones;

5) Ascensos y virajes ascendentes;

6) Patrones de tránsito de aeropuerto, incluyendo procedimientos de salida y llegada, prevención de turbulencia y colisión;

7) Descensos con y sin virajes usando configuraciones de baja y alta resistencia;

8) Vuelo a diversas velocidades aéreas indicadas, desde la de crucero, a la mínima velocidad aérea indicada controlable;

9) Procedimientos de emergencia y mal funcionamiento del equipo; y

10) Maniobras con referencia al terreno.

e) Para aviones, además de las maniobras y procedimientos del párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje con potencia mínima y parcial;

2) Aterrizaje con deslizamiento;

3) Aproximación frustrada desde una aproximación final y desde la establecida para aterrizaje en diversas configuraciones de vuelo incluyendo virajes;

4) Procedimientos de aterrizaje forzoso (de emergencia) iniciados en el despegue, durante el ascenso inicial, crucero, descenso y en patrón de aterrizaje; y

5) Entrada en pérdidas (stall) desde diversas actitudes de vuelo y combinaciones de potencia con la recuperación iniciada al primer indicio de una pérdida, y recuperación desde una pérdida total.

f) Para helicópteros (a excepción de giro aviones monoplazas), además de las maniobras y los procedimientos del párrafo (d) de esta sección y de acuerdo a lo permitido por las limitaciones de maniobra y rendimiento de la aeronave, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje;

2) Virajes en vuelo suspendido y carreteo en el aire (helicópteros solamente) y maniobras de superficie;

3) Aproximación frustrada desde aterrizaje de vuelo suspendido y desde una aproximación final;

4) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo descensos de autorrotación con una recuperación de potencia o aterrizajes corridos en giro aviones, y recuperación de potencia en vuelos suspendidos en helicóptero monomotor o aproximaciones a vuelo suspendido o aterrizaje con un motor inoperativo en helicópteros multimotores. y

5) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente).

g) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Pre-vuelo, inspección de aparejos de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;

2) Remolque aéreo, remolque en tierra, o auto-lanzamiento;

3) Principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;

4) Entradas en pérdida (stall) desde diversas actitudes de vuelo con recuperación al primer indicio y recuperación de una perdida total;

5) Planeos rectos, en viraje y espirales;

6) Deslizamiento al aterrizaje;

7) Procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento; y

8) operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de línea de remolque.

h) En dirigibles, además de los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre solo en:

1) Aparejos, lastres, control de presión de los balones de gas y de súper calentamiento; y

2) Aterrizaje con balance estático positivo y negativo.

i) En globos libres, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Operación de gas o aire caliente, lastre, válvulas y paneles de rasgadura, como sea apropiado;

2) Uso de emergencia del panel de rasgadura (puede simularse);

3) Los efectos de viento en el ángulo de ascenso y aproximación; y

4) Técnicas de prevención y detección de obstrucciones.

j) La instrucción requerida por esta sección debe ser dada por un instructor de vuelo autorizado con habilitación:

1) En la categoría y clase de aviones, para aviones;

2) Excepto a lo prescrito en párrafo (k)(3) de esta sección, en helicópteros apropiados, para helicópteros;

3) En la categoría de planeadores para planeadores;

4) En la categoría de globo libre para globo libre;

5) En la categoría de ultraliviano para ultraliviano.

k) El titular de una licencia comercial de piloto con habilitación de categoría aeronave más liviana que el aire puede dar la instrucción requerida por esta sección en:

1) Globos libres, si el piloto comercial posee una habilitación de clase globo aerostático.

l) Respaldos del instructor de vuelo.

1) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que el libro de vuelo y la licencia del estudiante piloto haya sido autorizado para la aeronave específica, marca y modelo a ser volada, por un examinador de vuelo autorizado bajo este RAD, y el libro de vuelo del estudiante se haya firmado, dentro de los 30 días con anterioridad a que el estudiante vuele solo, por un instructor de

vuelo con habilitación y autorizado bajo este RAD que haya volado con el estudiante.

2) Ningún instructor de vuelo puede autorizar un vuelo solo sin haber firmado el libro de vuelo del estudiante.

m) El respaldo del instructor debe certificar que:

1) Ha dado la instrucción al estudiante en la marca y modelo de aeronave en la que el vuelo solo va a ser hecho;

2) El estudiante ha cumplido el entrenamiento de vuelo y requisitos de esta sección; y

3) El estudiante es competente para hacer con seguridad un vuelo solo en esa aeronave.

n) No obstante cumplir los requisitos de los párrafos (a) hasta (m) de esta sección, todo estudiante piloto, cuyo libro de vuelo y licencia de estudiante de piloto se firman para un vuelo solo por un instructor autorizado, solamente puede llevar a cabo este vuelo 30 días después de la fecha en que el libro de vuelos fue firmado para el vuelo solo.

61.89 Limitaciones.

a) Generalidades:

Un estudiante de piloto no puede volar como piloto al mando de una aeronave:

1) Que lleve pasajeros;

2) Que lleve bienes por pago o alquiler;

3) Por pago o alquiler;

4) En la promoción de un negocio;

5) En un vuelo internacional;

6) Con una visibilidad de vuelo o superficie de menos de 5 millas (8 kilómetros) durante horas de luz del día;

7) Cuando el vuelo no pueda hacerse con referencia visual a la superficie;

8) De manera contraria a cualquiera de las limitaciones puestas en el libro de vuelo del piloto, por el instructor.

b) Un estudiante piloto no puede actuar como tripulante requerido en un vuelo de una aeronave para la cual más de un piloto es requerido por el certificado de tipo de la aeronave o las regulaciones bajo las que el vuelo se conduzca, excepto cuando reciba instrucción de vuelo de un instructor autorizado de vuelo a bordo de una nave aerostática y ninguna persona a excepción del tripulante de vuelo requerido, se lleve en la aeronave.

61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.

Un estudiante piloto no puede operar como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un tripulante de vuelo, a menos que él haya cumplido los requisitos pertinentes establecidos en 61.87.

61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).

a) Generalidades.

Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo de navegación, ni puede este estudiante, excepto en una emergencia, hacer un vuelo solo con aterrizaje en cualquier punto, a excepción del aeropuerto de despegue, a menos que el estudiante haya cumplido los requisitos de esta sección.

El término vuelo de navegación, usado en este RAD, significa un vuelo más allá de un radio de 25 millas náuticas desde el punto de salida.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, un instructor de vuelo autorizado bajo este RAD, puede permitir que el estudiante practique vuelos solos con despegues y aterrizajes en otro aeropuerto dentro de 25 millas náuticas desde el aeropuerto en que el estudiante recibe instrucción si el instructor de vuelo:

1) Determina que el estudiante piloto es competente y experto para hacer estos aterrizajes y despegues;

2) Ha volado con ese estudiante antes de autorizar estos despegues y aterrizajes; y

3) Firma el libro del estudiante de piloto con una autorización para hacer esos aterrizajes y despegues.

c) Entrenamiento de vuelo.

Un estudiante de piloto, además del entrenamiento de maniobras y procedimientos de vuelo para el pre-solo requeridos por 61.87 (c), debe haber recibido y registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado en los procedimientos apropiados y maniobras de piloto de esta sección.

Además un estudiante de piloto debe haber demostrado un nivel de rendimiento aceptable a juicio del instructor de vuelo autorizado, bajo este RAD, quien firma el certificado del estudiante piloto en los siguientes procedimientos y maniobras apropiados de esta sección:

1) Para todas las aeronaves:

   i) El uso de cartas aeronáuticas para navegación VFR que usa pilotaje y navegación por estima con la ayuda de una brújula magnética;

   ii) Performance del avión en vuelo de navegación, adquisición y análisis de informes y pronósticos meteorológicos, incluyendo el reconocimiento de situaciones críticas de tiempos meteorológicos y estimados de visibilidad durante el vuelo;

   iii) Condiciones de emergencia en vuelos de navegación incluyendo procedimientos de desorientación en ruta, las condiciones adversas de tiempo y procedimientos simulados de precaución, aterrizaje y aproximaciones en aeropuertos fuera de ruta;

   iv) Procedimientos de patrón de tráfico, incluyendo salidas normalizadas y llegadas normales, prevención y evasión de colisión, y precauciones de turbulencia;

   v) Reconocimiento de problemas operacionales asociados con los diferentes aspectos del terreno en el área geográfica en que se vuela; y

   vi) Operación apropiada de los instrumentos y el equipo instalado en la aeronave que va a ser volada.

2) Para aviones, además del párrafo (c)(1) de esta sección:

   i) Despegue de campos cortos y blandos, y aproximaciones, y procedimientos de aterrizaje, incluyendo viento-cruzado para los despegues y aterrizajes;

   ii) Despegues con el mejor ángulo y régimen de ascenso;

iii) Control y maniobras únicamente por la referencia de instrumentos de vuelo, incluyendo el vuelo recto y nivelado, virajes, descensos, ascensos, y el uso de radio ayudas y ayudas directivas de radar;

iv) El uso de radios para navegación VFR y para la comunicación recíproca; y

v) Para estudiantes pilotos, procedimientos nocturnos en el área de 5 millas del aeródromo, con despegues, aterrizajes y aproximación frustrada.

3) Para helicópteros, además del párrafo (c)(1) de esta sección y como sea apropiado a la aeronave volada:

i) Procedimientos de despegues y aterrizajes en altura;

ii) Aproximaciones pronunciadas y suaves al aterrizaje suspendido (hover);

iii) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente);y

iv) Uso de radios para navegación VFR y comunicación bidireccional.

4) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (1) de esta sección:

i) Aterrizajes realizados sin el uso del altímetro desde por lo menos 2,000 pies sobre la superficie;

ii) Reconocimiento de las condiciones del tiempo y condiciones favorables para vuelo de navegación; y

iii) El uso de radios para comunicaciones recíprocas.

5) Para globos libres, los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (c) (1) de esta sección:

d) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en un vuelo solo de navegación, a menos que:

1) El instructor haya firmado el libro de vuelo del estudiante;

2) El instructor autorizado bajo las condiciones de este RAD, que certifique que, un estudiante ha recibido las instrucciones necesarias, y ha demostrado un nivel aceptable de pericia en las maniobras y los procedimientos contemplados por esta sección para la categoría de aeronave a ser volada.

3) Para cada vuelo solo de navegación, después de observar al estudiante en el pre-vuelo, la planificación y preparación, certificando que, el estudiante está preparado para hacer el vuelo sin riesgo bajo las circunstancias conocidas y sujeto a cualquier condición enumerada en el libro de vuelo por el instructor; y

4) Para un vuelo solo específico de navegación repetido que no sea mayor de 50 millas náuticas desde el punto de salida, después de darle la instrucción de vuelo en ambas direcciones en la ruta, incluyendo despegues y aterrizajes en los aeropuertos a ser usados, y ha especificado las condiciones para que los vuelos puedan realizarse.

61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentro de un área de control terminal.

a) Un estudiante piloto no puede operar una aeronave a solas en espacio aéreo Clase B, a menos que:

1) El estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y vuelo, de un instructor autorizado en esa área de espacio aéreo Clase B y la instrucción de vuelo se reciba en el área de espacio aéreo específica Clase B, para la que el vuelo solo sea autorizado;

2) El libro de vuelo del estudiante piloto haya sido firmado dentro de los precedentes 90 días, para conducir vuelo solo en área de espacio aéreo Clase B, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y vuelo y se encuentra competente para conducir vuelos solos en área de espacio aéreo específica Clase B.

b) Conforme a 91.131 (b), un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, desde o en un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que:

1) Ese estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y de vuelo, de un instructor autorizado para que opere en ese aeropuerto y

la instrucción en tierra y de vuelo se haya recibido en el aeropuerto específico para el que se autoriza el vuelo solo;

2) El libro de vuelo de ese estudiante piloto se ha firmado dentro de los 10 días precedentes para conducir vuelo solo en el aeropuerto específico, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y;

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y de vuelo, y se encuentra competente para conducir operaciones de vuelo solo en el aeropuerto especificado.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de piloto privado avión y helicóptero y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas genéricas para los poseedores de estas licencias y habilitaciones.

61.103 Requisitos de elegibilidad.

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto privado, una persona debe:

a) Tener como mínimo 17 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar leer y escribir el idioma español e inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.105;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción por las provisiones de pericia de vuelo de 61.107; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.105 Habilitación de Avión. Conocimiento aeronáutico.

1) Generalidades. El solicitante de una licencia de piloto privado de avión debe haber registrado la instrucción teórica dictada por un instructor autorizado y presentar evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, apropiadas a la categoría de aeronave para la habilitación que a continuación se detallan.

a) Derecho Aéreo:

i) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto privado, y los reportes de accidentes.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

i) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos de los aviones;

ii) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

c) Performance y planificación de vuelo:

i) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

ii) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

iii) La planificación previa al vuelo y ruta, correspondiente a los vuelos programados VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de notificación de posición; los procedimientos de reglaje del altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

d) Actuación humana:

i) Correspondientes al piloto privado –avión. (Ver Doc. 9683 de la OACI).

e) Meteorología:

i) La aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

f) Navegación:

i) Los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas;

g) Procedimientos operacionales:

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

ii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicos peligrosas, de estela turbulencia y otros riesgos operacionales;

h) Principios de vuelo:

i) Los principios de vuelo relativos a los aviones;

i) Radiotelefonía:

i) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.107 Experiencia aeronáutica. Avión

El solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, haber realizado por lo menos 40 horas de vuelo como piloto de avión, que incluya lo siguiente:

a) Veinte horas de instrucción de vuelo con un instructor autorizado, incluyendo por lo menos:

1) Tres horas de vuelo de travesía;

2) Tres horas de vuelo nocturno, incluyendo 10 despegues y aterrizajes, para su calificación en vuelos nocturnos; y

3) Tres horas en aviones en preparación para un vuelo de evaluación para un piloto privado dentro de los 60 días anteriores a la prueba.

b) Un mínimo de (10) horas de vuelo solo, incluyendo por lo menos:

1) 10 horas en avión;

2) 5 horas de vuelo de travesía. Todo vuelo incluirá un aterrizaje en un punto a más de 40 millas desde el aeropuerto original de salida.

3) Un vuelo deberá ser de por lo menos de 150 millas náuticas, y aterrizajes en un mínimo de dos aeropuertos, con una distancia de 80 millas, aproximadamente, entre ellos;

4) Dos despegues y dos aterrizajes solo, con parada total en un aeropuerto con una torre de control operativa.

c) Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la DGAC aceptara un máximo de 5 horas de dicha experiencia, y en tal caso la consiguiente disminución del tiempo.

61.109 Instrucción de vuelo – Avión.

Generalidades.

a) El solicitante de una licencia de piloto privado habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado instrucción con doble mando en aviones. El instructor se asegurara que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto privado, como mínimo en los siguientes aspectos:

1) Operaciones de previas al vuelo, incluyendo la determinación de peso y balance, inspección de línea y el servicio del avión;

2) Operaciones en el aeropuerto y patrón de tráfico, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

3) Control del avión por referencia visual externa;

4) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas, con distracciones realistas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de perdida;

5) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas, reconocimiento y recuperación de picados en espiral;

6) Despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;

7) Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;

8) Vuelo por referencia a instrumentos solamente, incluso la ejecución de un viraje horizontal completo de 180º.

9) Vuelos de travesía por referencia visual, navegación por estima y, cuando las haya, con radioayudas para la navegación;

10) Operaciones de emergencias, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;

11) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimiento y fraseología radiotelefónicos.

12) Aterrizajes y despegues de máximo rendimiento;

13) Vuelo nocturno, incluyendo despegues, aterrizajes y vuelo en el área del aeródromo;

b) El libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como piloto privado.

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante habrá recibido instrucción en aviones con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

d) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en el 61.109 (8) y la de vuelo nocturno especificada en el 61.109 (c) no dan derecho al titular de una licencia de piloto privado de avión a pilotar aviones en vuelos IFR.

61.111 Pericia de Vuelo Avión.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión, los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.113 Habilitación de Aeronaves a Rotor. Conocimiento Aeronáutico

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia y /o habilitación de piloto privado de helicóptero confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto privado, y los reportes de accidentes.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, transmisión (tren de engranajes de reducción), sistemas e instrumentos de los helicópteros;

2) Las limitaciones operacionales de los helicópteros y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos programados VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los

procedimientos de notificación de posición; los procedimientos de reglaje del altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

d) Actuación humana:

1) Correspondientes al piloto privado –helicóptero. (Ver Doc. 9683 de la OACI)

e) Meteorología:

1) La aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;

f) Navegación:

1) Los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas;

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicos peligrosas, o de estela turbulencia; descenso vertical lento con motor, efecto suelo, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales;

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.115 Experiencia aeronáutica. Aeronave a Rotor

Un solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de aeronave a rotor debe tener por lo menos la experiencia aeronáutica siguiente:

1) Un mínimo de 40 horas como piloto de helicóptero, de cuyas horas se aceptaría como parte del tiempo total de vuelo un máximo de 5 horas de instrucción en un entrenador sintético;

2) Un mínimo de 10 horas de vuelo solo en helicóptero bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, de los cuales 5 horas serán de travesía solo, incluyendo por lo menos un vuelo de travesía de un mínimo de 180 Km (100 NM) con aterrizajes en dos puntos diferentes.

61.117 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor

a) El solicitante abra recibido de un instructor de vuelo autorizado un mínimo de 20 horas de instrucción con doble mando en helicópteros. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto privado, como mínimo en los temas siguientes:

1) Operaciones previas al vuelo, incluyendo determinación de carga y centrado, inspección y servicio de los helicópteros;

2) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito; precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

3) Control del helicóptero por referencia visual externa;

4) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;

5) Maniobras y recorridos en tierra, vuelo estacionario; despegues y aterrizajes – normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado;

6) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegues y aterrizajes en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas

7) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, con radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;

8) Operaciones en áreas restringidas y sobre terreno montañoso, las desaceleraciones rápidas, aterrizajes sobre inclinaciones, despegue a gran altura y distancia corrida después de aterrizajes;

9) Vuelo nocturno incluyendo despegues, aterrizajes y navegación en condiciones visuales (VFR); y

10) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo desperfectos de equipo y aeronaves, las aproximaciones al aterrizaje con un motor inoperante en un multimotor o autorrotaciones descendiendo con un reataque del motor a un vuelo suspendido (hover) en un helicóptero monomotor.

11) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

b) El solicitante deberá recibir instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando de un instructor de vuelo autorizado. Él deberá asegurarse de que el solicitante posee experiencia operacional en vuelo guiándose exclusivamente por instrumentos, incluso la ejecución de un viraje horizontal de 180°, en un helicóptero equipado con los instrumentos apropiados.

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante abr recibido instrucción en helicópteros con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

d) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en el 61.117 (b) y la de vuelo nocturno especificado en el 61.117 (c) no dan derecho al titular de una licencia de piloto privado de helicóptero a pilotar aviones en vuelos IFR.

61.118 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un helicóptero, los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.119 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.

a) Un piloto privado no puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros por pago o alquiler.

b) Un piloto privado puede actuar como piloto al mando de una aeronave transportando un pasajero en cabina, en forma de colaboración con una organización caritativa, el piloto:

1) Debe contar por lo menos con 200 hora de vuelo;

2) No podrá efectuar vuelos acrobáticos ni de formación;

3) Deberá usar una aeronave de categoría estándar y cumplir o haber sido inspeccionada cada 100 horas (91.409 de este RAD); y

4) Deberá realizar el vuelo bajo condiciones VFR y durante el día;

61.120 Limitaciones y privilegios del piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Un piloto privado no podrá volar por pago o alquiler, actuando como segundo piloto al mando de una aeronave clasificada para más de un piloto, ni podrá actuar como segundo al mando de tal aeronave que lleve pasajeros o carga por pago o compensación.

Sección "E" - Piloto Comercial

61.121 Aplicabilidad.

Esta sección describe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto comercial y sus habilitaciones, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen estas licencias y habilitaciones.

61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto comercial, el solicitante debe:

a) Tener como mínimo 18 años de edad;

b) Ser ciudadano dominicano;

c) Ser capaz de hablar, leer y escribir el idioma español; tener conocimientos básicos del idioma inglés y avanzado de inglés técnico aeronáutico

d) Ser titular de un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67.

e) Aprobar un examen escrito, apropiado a la habilitación de la aeronave que busca, sobre las materias en las cuales la instrucción en tierra es necesaria por 61.125;

f) Aprobar un examen oral y el vuelo de evaluación apropiado para la habilitación que busca, cubriendo los aspectos seleccionados por el inspector examinador sobre la base del entrenamiento establecido en 61.127; y

g) Cumplir con todos los requisitos de esta sección para obtener la habilitación deseada.

61.125 Habilitación de avión. Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto comercial debe haber recibido instrucción con un instructor calificado según el RAD 141, en por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiado a la categoría de aeronave para la cual busca obtener la habilitación.

a) Derecho aéreo:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto comercial, y los requisitos de reportes de accidentes;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos de los aviones;

2) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los aviones pertinentes;

4) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los aviones pertinentes.

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y ruta, correspondiente a los vuelos VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;;

d) Actuación humana:

1) Correspondientes al piloto comercial –avión. (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas, y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para navegación; la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de a bordo.

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga; los posibles riesgos en relación con el transporte de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los aviones.

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los aviones;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.127 Experiencia aeronáutica. Avión

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de avión debe poseer una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, en caso contrario este deberá cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo para un avión privado y obtener una licencia de piloto calificado aprobando las pruebas escrita y práctica establecidas en la sección D de este RAD. Así como tener habilitación de vuelo por instrumento.

b) *Tiempo de vuelo como piloto.* El solicitante habrá realizado como mínimo 200 horas de vuelo o 150 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocida como piloto de avión. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 200 ó 150 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

c) *El total de horas de vuelo del piloto debe incluir*:

1) 100 horas de vuelo como piloto al mando o, en el caso de haber seguido un curso de instrucción reconocida 70 horas como piloto al mando;

2) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía de 300 NM con dos aterrizajes completos en aeródromo diferentes;

3) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas podrá ser de tiempo en simulador;

4) Para habilitación de vuelo nocturno, 5 horas de vuelo nocturno con 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.

61.129 Instrucción de vuelo. Avión

1) Una persona que solicite una licencia de piloto comercial habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado en una institución aprobada bajo el RAD 141, instrucción con doble mando en aviones. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de carga y centrado, inspección y servicio del avión;

b) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

c) Control del avión por referencia visual externa;

d) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;

e) Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;

f) Despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;

g) Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos) aterrizajes en pista corta;

h) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;

i) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;

j) Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia; y

k) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

61.131 Pericia de vuelo. Avión

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión los procedimientos y maniobras descritos en 61.129 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto comercial avión, confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones:

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión:

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo:

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos: y

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.133 Aeronave a rotor (Helicópteros). Conocimientos aeronáuticos.

a) Derecho aéreo:

1) Las regulaciones y legislación aeronáutica que se aplican a las operaciones, privilegios y limitaciones de una licencia de piloto comercial de aeronave a rotor y los requisitos de reportes de accidentes;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Los principios relativos al manejo y funcionamiento de los grupos motores, transmisión (tren de engranajes de reducción) sistemas e instrumentos de los helicópteros;

2) Las limitaciones operacionales de los helicópteros y de los grupos motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

3) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los helicópteros pertinentes;

4) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los helicópteros pertinentes.

c) Performance y planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa, incluso de las cargas externas, sobre el manejo del helicóptero, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

3) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación humana:

1) correspondientes al piloto comercial de helicóptero. (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas, y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para navegación; la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de a bordo.

g) Procedimientos operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados; descenso vertical lento con motor, efecto suelo, vuelo dinámico y otros riesgos operacionales;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga, con inclusión de las cargas externas; riesgos potenciales relacionados con el transporte de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los helicópteros.

h) Principios de vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.135 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor

1) El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de clase de helicóptero, deberá tener por lo menos 150 horas de vuelo ó 100 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocida. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 150 ó 100 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

2) El solicitante habrá realizado en helicóptero como mínimo:

a) 35 horas como piloto al mando;

b) 10 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía durante el cual habrá efectuado aterrizajes en dos puntos diferentes;

c) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de 5 horas podrán ser de tiempo de entrenador; y

d) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.

61.137 Instrucción de vuelo. Aeronaves a Rotor

1) Una persona que solicite una licencia de piloto comercial habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado en una institución aprobada bajo el RAD 141, instrucción con doble mando en helicóptero. El instructor se asegurara de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de carga y centrado, inspección y servicio del helicóptero;

b) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

c) Control del helicóptero por referencia visual externa;

d) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal de motor;

e) Maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendientes pronunciada;

f) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegues y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;

g) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;

h) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;

i) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;

j) Procedimientos anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximaciones y aterrizajes en autorrotación; y

k) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

2) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante habrá recibido instrucción en helicópteros con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

61.139 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un helicóptero los procedimientos y maniobras descritos en 61.137 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto comercial avión, confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo:

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos: y

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.141 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.

a) Privilegios:

1) Actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve personas o propiedades por pago o alquiler;

2) Dar instrucción de vuelo en un globo libre si cuenta con la habilitación de categoría de aeronaves más livianas que el aire y la habilitación de clase respectiva.

b) Limitaciones:

Una persona que solicite una licencia de piloto comercial con una categoría de avión y no posee una habilitación de instrumentos en la misma categoría y clase le será emitida una licencia de piloto comercial que contendrá la limitación, "Vuelos nocturnos ó el transporte de pasajeros por remuneración, en vuelos de travesía que excedan 50 millas náuticas no están permitidos". La limitación puede ser removida cuando la persona cumpla satisfactoriamente los requisitos del RAD 61.29.

61.143 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial de avión o aeronave a rotor serán:

a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado;

b) Actuar como piloto al mando de cualquier aeronave dedicada a vuelos que no sean de transporte comercial;

c) Actuar como piloto al mando en servicios de transporte aéreo comercial, en cualquier aeronave certificada para operaciones con un solo piloto; y

d) Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en aviones o helicópteros que requieran copilotos.

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Generalidades. Requisitos de elegibilidad.-

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen las mismas.

Para obtener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe:

a) Tener como mínimo 21 años de edad;

b) Ser dominicano;

c) Obtener un certificado de buena conducta;

d) Saber hablar, leer y escribir los idiomas español e inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

e) Haber alcanzado el grado de educación media completa o superior demostrada con documentos certificados por ante la DGAC, además de experiencia aeronáutica, conocimiento y habilidad;

f) Tener un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento dentro de los 6 meses antes de la fecha de la solicitud;

g) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se aplican a la habilitación deseada.

61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de avión deberá, después de cumplir los requisitos de 61.151, demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular, en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo.

1) Las disposiciones de este RAD relativas a los pilotos de transporte de línea aérea y al RAD 121, sección "C" del RAD 65 y 91.1, 91.3, 91.5, 91.11, 91.13, 91.103, 91.105, 91.189, 91.703 y Apéndice "B" del RAD 91 de este Reglamento y otros del RAD 21 y 25 de este Reglamento con relación a la operación de aeronaves del explotador aéreo;

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presurización y demás sistemas de los aviones; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el control de la estabilidad;

2) Los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de los aviones; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) Los procedimientos operacionales y las limitaciones de los aviones pertinentes; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los aviones;

4) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los aviones pertinentes;

5) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precisión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

6) Los procedimientos para el mantenimiento de las células de los sistemas y de los grupos motores de los aviones pertinentes;

c) Performance y Planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo del avión, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;

3) La planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación humana:

1) Correspondiente al piloto de transporte de línea aérea (Ver Doc.9683 de la OACI).

e) Meteorología:

1) La integración y aplicación de los informes, meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y el uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación, el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

3) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

4) Meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro.

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayuda para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

2) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de aviones;

3) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayuda para la navegación;

4) Los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas al vuelo en condiciones IFR;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los aviones;

h) Principios de Vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los aviones; aerodinámica subsónica; efectos de la comprensibilidad, límites de maniobra, características del diseño de las alas, efectos de los dispositivos suplementarios de sustentación y de resistencia al avance; relación entre la sustentación, la resistencia al avance y el empuje a distintas velocidades aerodinámicas y en configuraciones de vuelo diversas;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones;

61.155 Experiencia aeronáutica. Avión

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de avión, debe ser titular de una licencia de piloto comercial o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o de piloto comercial sin limitaciones, emitida por un estado miembro de la OACI, o haber sido piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo califica como piloto comercial bajo 61.47.

b) El solicitante debe haber tenido:

1) Como mínimo 1,500 horas de vuelo como piloto de aviones, de las cuales:

i) 250 horas de vuelo ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando, bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

ii) 200 horas de vuelo de travesía, de los cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

iii) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas podrá ser de tiempo en simulador; y

iv) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

c) Un piloto comercial puede acreditar el siguiente tiempo de vuelo hacia las 1,500 horas totales que se requieren en el párrafo (b) (1) de esta sección:

1) Todo el tiempo de vuelo como copiloto adquirido en aeronaves que requieren más de un tripulante aprobado por los manuales de vuelo de la aeronave o certificado de aeronavegabilidad; y

2) El tiempo como ingeniero de vuelo en aviones que lo requieran, aprobado por el manual de vuelo de aeronaves, mientras participe a la vez de un programa de adiestramiento de pilotos aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento:

i) Sin embargo, el solicitante no podrá acreditar más de una hora de vuelo por cada 3 horas de tiempo de vuelo como ingeniero de vuelo, y un tiempo total así acreditado no mayor de 500 horas.

3) Un máximo de 100 horas de instrucción en un entrenador sintético de vuelo, de las cuales un máximo de 25 se habrán adquirido en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

61.157 Pericia de vuelo. Avión

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación en avión, habrá demostrado su capacidad para realizar, como piloto al mando de aviones multimotores que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:

a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;

b) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

c) Los procedimientos y maniobras para vuelos IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia, que incluirán falla simulada de motor y que comprenderán, como mínimo, lo siguiente:

i) Transición al vuelo por instrumentos al despegar;

ii) Salidas y llegadas normalizadas por instrumentos;

iii) Procedimientos y navegación IFR en ruta;

iv) Procedimientos en circuito de espera;

v) Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados;

vi) Procedimientos de aproximación frustrada;

vii) Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativas a fallas y mal funcionamiento del equipo, como por ejemplo, grupo motor, sistemas y célula; y

e) Los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de

tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

2) El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión confiere a su titular, y:

a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos;

e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra;

f) Comprender y aplicar los procedimientos de coordinación de la tripulación, y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y

g) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo:

3) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en avión que no cumpla con lo especificado el 61.157 este RAD, tendrá una limitación en su licencia, de que solo podrá realizar operaciones con privilegio de comercial.

61.159 Condiciones en que serán expedidas las licencias de piloto de transporte de línea aérea de avión.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de clase monomotor o multimotor o una habilitación de tipo adicional, debe pasar una prueba práctica que incluye los ítems establecidos en el Apéndice "A" de este RAD.

b) El inspector examinador designado por la DGAC puede modificar cualquier requisito o maniobra cuando sea necesario para una operación segura y razonable del avión que está usando y, a menos que específicamente lo prohíba el Apéndice "A", puede combinar cualquiera de las maniobras requeridas y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente.

c) A menos que la autoridad requiera que parte o que toda la maniobra sea realizada, la persona que pasa una prueba de vuelo para una licencia de piloto de transporte

de línea aérea o una habilitación adicional de clase o tipo de avión, puede a su albedrío, renunciar a cualquiera de las maniobras para las cuales una autorización de dispensa específica está contenida en el Apéndice "A", de este RAD, si el piloto que está siendo chequeado:

1) Está empleado como piloto de una empresa certificada por el RAD 121; y

2) Dentro de los seis meses calendarios precedentes han completado satisfactoriamente el programa de instrucción que el titular del certificado tiene para el tipo de avión involucrado.

d) Los ítems especificados en el párrafo (a) de está sección pueden desempeñarse en simulador de avión o en el dispositivo de entrenamiento especificado en el Apéndice "A" de este RAD, si:

1) El simulador de avión u otro dispositivo de entrenamiento cumple con los requisitos de 121.407 de este Reglamento; y

2) En el caso de los ítems precedidos por un asterisco (*) en el Apéndice "A", el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento exigido en 121.424 (d) de este Reglamento.

Sin embargo, el inspector examinador designado por la DGAC puede requerir que los items II (d), V (f), V (g) del Apéndice "A" de este RAD, se realicen si él determina que esa acción es necesaria para poder determinar la competencia del solicitante con respecto a la maniobra.

e) Puede usarse un simulador aprobado, en vez de un avión, que satisfaga los requisitos de vuelo exigidos por el Apéndice "A" de este RAD, sí el simulador:

1) Es aprobado bajo 121.407 de este Reglamento y cumple los requisitos apropiados de simulador del Apéndice "H" del RAD 121; y

2) Es usado como parte de un programa aprobado que cumple los requisitos de entrenamiento de 121.424 (a), (c) y el Apéndice "H" del RAD 121 de este Reglamento.

f) El solicitante de una habilitación de tipo para ser agregada a su licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), o para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación de tipo en el avión que se requiera, debe:

1) Haber completado la instrucción en tierra y vuelo en las maniobras y los procedimientos del Apéndice "A" de este RAD, que sean apropiados al avión para el que se busca recibir una habilitación de tipo, con el respaldo de un instructor autorizado en el libro de vuelo o

en registro de entrenamiento, certificando que el entrenamiento se ha completado satisfactoriamente; o

g) Para un piloto empleado por una empresa certificada operando bajo el RAD 121 ó 135, haber completado la instrucción en tierra y en vuelo que es apropiada para el avión para el cual se desea obtener habilitación del tipo y es aprobado bajo los RAD 121 y 135 de este Reglamento.

61.161 Habilitación de helicóptero. Conocimiento Aeronáutico:

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de tipo helicóptero, habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea como mínimo en los temas siguientes:

a) Derecho Aéreo:

1) Las disposiciones y reglamentos pertinentes, al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea -–helicóptero; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo.

b) Conocimiento general de las aeronaves:

1) Las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos y demás sistemas de los helicópteros; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el aumento de la estabilidad;

2) Los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de los helicópteros; transmisión (tren de engranaje de reducción); la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

3) Los procedimientos operacionales y las limitaciones de los helicópteros pertinentes; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los helicópteros; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

4) La utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de los helicópteros pertinentes;

5) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos

giroscópicos y efectos de presesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

6) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de los helicópteros pertinentes;

c) Performance y Planificación de vuelo:

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa, incluso de las cargas externas, sobre el manejo del helicóptero, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

2) El uso y aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones incluso los procedimientos de control en vuelo de crucero;

3) La planificación operacional previo vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;

d) Actuación Humana:

1) Correspondiente al piloto de transporte de línea aérea – helicóptero. (Ver Doc.9683 de la OACI);

e) Meteorología:

1) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

3) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores, en la célula y en el rotor; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

f) Navegación:

1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayuda para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

2) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de helicópteros;

3) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación; la identificación de las radioayuda para la navegación;

4) Los principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

g) Procedimientos Operacionales:

1) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

2) Los procedimientos preventivos y de emergencia; descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos VFR;

3) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga, con inclusión de cargas externas, y de mercancías peligrosas;

4) Los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los helicópteros;

h) Principios de Vuelo:

1) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

i) Radiotelefonía:

1) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.163 Experiencia aeronáutica. Aeronaves a Rotor

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de clase de helicóptero, debe tener una licencia de piloto comercial o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o de piloto comercial con habilitación de helicóptero y de clase de helicóptero emitida por un Estado Contratante de la OACI, o ser un piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo califica como piloto comercial bajo 61.47.

b) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero habrá realizado un mínimo de 1,000 horas del tiempo total como piloto de helicópteros, que incluya:

1) 250 horas de vuelo, ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, mas el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto, desempeñado bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones este;

2) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto, mas el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñado bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

3) 30 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 10 horas podrán ser de tiempo en entrenador;

4) 50 horas vuelo nocturno como piloto o como copiloto.

c) La DGAC podrá reconocer la instrucción recibida por el piloto en un entrenador sintético de vuelo reconocido como parte del tiempo total de vuelo de 1,000 horas. Sin embargo, el crédito por dicha experiencia se limitara a un máximo de 100 horas, de las cuales un máximo de 25 se habrán adquirido en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

61.165 Pericia de vuelo. Aeronaves a Rotor

1) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en helicóptero habrá demostrado su capacidad para realizar como piloto al mando de helicóptero que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:

a) Los procedimientos previos al vuelo que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;

b) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

c) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos a fallas y mal funcionamientos del equipo, como por ejemplo grupo motor, sistemas y célula; y

d) Los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros que incluirán la asignación de tareas del piloto de cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

2) El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea – helicóptero confiere a su titular, y:

a) Pilotar el helicóptero dentro de sus limitaciones;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos;

e) Dominar el helicóptero en todo momento de modo que nunca haya duda en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra;

f) Comprender y aplicar los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y

g) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

61.167 Condiciones en que serán expedidas las licencias de piloto de transporte de línea aérea de helicóptero.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero, o habilitación en otra nave, debe pasar una prueba práctica sobre esas maniobras como se indica en el Apéndice "B" de este RAD, en un helicóptero.

b) El inspector examinador designado por la DGAC puede modificar u omitir cualquier maniobra cuando sea necesario para la operación segura y razonable de las aeronaves a rotor, y puede combinar cualquier maniobra y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente para determinar la competencia del solicitante.

61.169 Habilitación de categoría adicional.

a) Habilitación de categoría en helicóptero con una habilitación de clase en helicóptero. El poseedor de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (categoría del avión) que solicita habilitación de categoría helicóptero con una habilitación de clase helicóptero debe cumplir con los requisitos exigibles en 61.159, 61.161 y 61.163; y:

1) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo al menos 15 horas de vuelo nocturno como piloto en helicóptero al mando o como segundo piloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando que tiene licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) con una habilitación, de helicóptero o una combinación de ambas; o

2) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado otra empresa aprobada requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo en helicóptero como piloto al mando, segundo piloto o en vuelo de instrucción con instructor calificado de la DGAC, o un piloto de transporte de línea aérea, o cualquier combinación de éstas incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno.

b) Habilitación de aviones:

1) El titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (en la categoría de helicóptero) que solicita una habilitación de categoría avión debe cumplir con 61.153, 61.155 (excepto 61.155 (b) (1)), y 61.157;

2) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno de avión como piloto al mando o como copiloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando, bajo la supervisión de un piloto al mando, quien tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de avión apropiada o cualquier combinación de estas; o

3) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado a otra empresa aprobada, requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo como piloto al mando, copiloto o en instrucción de vuelo con un instructor que posea una licencia

habilitada por la DGAC, o cualquier combinación de estas, incluyendo por lo menos 15 horas de tiempo de vuelo nocturno.

61.171 Pruebas.

a) Todo solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea debe pasar por una prueba teórica y práctica a satisfacción de la DGAC.

b) El porcentaje mínimo para pasar de grado en cada tema es de 80 por ciento. Toda maniobra de vuelo se evalúa separadamente, las otras pruebas se evalúan en su totalidad.

c) Los resultados de las pruebas serán confidenciales y solamente serán tratados con el interesado y el personal autorizado y designado de la DGAC.

61.173 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.

Un piloto de transporte de línea aérea puede entrenar otros pilotos de servicio de transporte aéreo bajo este RAD 61, en una aeronave de la categoría, clase y tipo para la que él esta habilitado; sin embargo, él no puede entrenar por más de 8 horas en un día ni más de 36 horas en una semana. El puede dar instrucción solo si usa una aeronave de doble comando, y no está autorizado a firmar la instrucción, ni presentar para el chequeo al piloto entrenado, salvo que él tenga una habilitación de instructor de vuelo. Un piloto TLA puede entrenar solamente bajo RAD 61 de este Reglamento.

61.175 Limitaciones y privilegios generales.

Un piloto de transporte de línea aérea tiene los privilegios de un piloto privado, de piloto comercial y de una habilitación de vuelo por instrumentos. El titular de una licencia de piloto comercial que está capacitado para una licencia de piloto de transporte de línea aérea retiene las habilitaciones sobre su licencia comercial, pero él solo puede ejercer los privilegios de piloto comercial con respecto a su licencia.

Sección "G" - Instructores de Vuelo

61.181 Aplicabilidad.

Esta sección contiene los requisitos necesarios para la expedición de licencia y habilitaciones de instructor de vuelo, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son expedidas y las limitaciones sobre estas licencias y habilitaciones.

61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.

Ningún titular de una licencia de piloto puede impartir instrucción de vuelo requeridas para

expedir una licencia de piloto privado, piloto comercial, habilitación de aeronave, instrumentos o de instructor de vuelo, apropiada para aviones y/o helicópteros, a menos que dicho titular haya recibido la debida habilitación de la DGAC, la cual comprenderá:

a) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia del titular; o

b) La autorización para actuar como piloto instructor de algún explotador, institución u escuela reconocidas, por la DGAC, para impartir instrucción de vuelo; o

c) Una autorización específica otorgada por la DGAC.

61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para la obtención de una habilitación de piloto instructor de vuelo una persona debe:

a) Tener al menos 21 años de edad.

b) Hablar, leer y escribir correctamente el idioma español, y tener conocimientos del inglés técnico aeronáutico

c) Tener:

1) Licencia de piloto comercial o licencia de transporte de línea aérea con una habilitación acorde al tipo de aeronave que solicita;

2) Una habilitación de vuelo por instrumento.

d) Aprobar un examen escrito sobre los temas en los cuales la instrucción en tierra es requerida por 61.185; y

e) Aprobar un examen práctico en todos los aspectos sobre los cuales la instrucción es requerida por 61.187 y, en el caso de solicitar una habilitación de instructor de vuelo en avión o de instructor de vuelo en planeador, presentará su libro de vuelo certificado y firmado por un instructor de vuelo habilitado que le ha dado instrucción de entrada en barrena y recuperación de barrena encontrando al solicitante competente y experto en esa área de entrenamiento.

Excepto en el caso de un segundo examen después de ser reprobado por las deficiencias establecidas en 61.49 (b), el instructor puede aceptar lo anotado en el libro de vuelo, como respaldo, o requerirle una nueva demostración de entrada, en barrena, barrenas y recuperación de barrena en la parte de vuelo de la prueba práctica, en la cual demuestre eficiencia y destreza en recuperar y enseñar a recuperar la aeronave desde esa condición.

61.185 Conocimiento aeronáutico.

El solicitante habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la expedición de una licencia de piloto comercial según corresponda, y habrá demostrado asimismo, un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de instructor de vuelo confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) Técnicas de instrucción práctica;

b) Evaluación del progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica;

c) El proceso de aprendizaje;

d) Elementos de la enseñanza efectiva;

e) Notas y exámenes, principios pedagógicos;

f) Preparación del programa de instrucción;

g) Preparación de las lecciones;

h) Métodos de instrucción en aula;

i) Utilización de ayudas pedagógicas;

j) Análisis y corrección de los errores de los alumnos;

k) Actuación humana relativa a la instrucción de vuelo; y

l) Peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave.

b) Haber realizado instrucción en tierra ante un instructor de vuelo calificado, aprobando todos los temas que la instrucción en tierra requiera para una licencia de piloto privado, comercial y TLA según sea el caso, aprobando con 80% de nota mínima; habilitación en instrumentos, si una habilitación de instructor en instrumentos es solicitada.

61.187 Pericia de vuelo.

a) El solicitante de una habilitación de instructor de vuelo habrá demostrado, con respecto a la categoría para la que desea obtener las atribuciones de instructor de vuelo, su capacidad para enseñar aquellos aspectos en los que tenga que proporcionar instrucción en vuelo, que incluirá la instrucción previa al vuelo y después del vuelo, así como también la instrucción teórica que corresponda.

Además, su libro de vuelo debe tener la firma del instructor que certifica que está autorizado para aprobar una prueba práctica sobre los temas siguientes:

1) Preparación y conducción de una lección planificada para estudiantes con niveles y antecedentes distintos de experiencia y capacidad;

2) La evaluación del desempeño en vuelo de un estudiante;

3) Instrucción sobre el prevuelo y postvuelo;

4) Responsabilidades del instructor de vuelo y la certificación de procedimientos;

5) Análisis efectivo y corrección de los errores comunes de un estudiante de piloto en vuelo;

6) Performance y análisis de los procedimientos estándares del entrenamiento de vuelo y las maniobras apropiadas a la habilitación de instructor de vuelo deseada.

b) La instrucción de vuelo requerida en esta sección debe ser impartida por una persona que posea una habilitación ó licencia de instructor de vuelo durante los 24 meses anteriores a la fecha de la instrucción que se da, y que él mismo cumple, los requisitos generales para poseer una licencia de instructor de vuelo descritos en 61.183, y que ha dado por lo menos 200 horas de instrucción de vuelo u 80 horas en el caso de instrucción en planeador.

c) La instrucción de vuelo requerida por esta sección puede ser completada en una aeronave y en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo certificado.

d) El instructor de vuelo debe demostrar a la DGAC, que está en capacidad de realizar con seguridad desde el asiento de la derecha, las maniobras y procedimientos, normales, anormales y de emergencia consignados en el manual de vuelo aprobado y que están indicados en el programa de calificación de instructor aprobado por la DGAC; igualmente una secuencia de aproximaciones por instrumento mínimas; y debe demostrar capacidad en recuperar el avión de situaciones críticas generadas por el piloto estudiante.

61.189 Registro de vuelos de instrucción.

a) Toda vez que imparta instrucción de vuelo, el instructor firmará el libro de vuelo de toda persona a quien él haya impartido instrucción en tierra o vuelo, especificando en el libro la cantidad de horas de vuelo o tiempo en tierra, indicando también la fecha y la materia que se trató.

Además, mantendrá un registro en su libro, de instructor de vuelo, o en un documento que contenga lo siguiente:

1) El nombre de toda persona cuya licencia de estudiante piloto o libro de vuelo ha sido firmada autorizando el privilegio de poder volar solo;

El registro debe incluir el tipo y fecha de cada respaldo.

2) El nombre de cada persona para quien él tiene firmada la certificación de una prueba escrita, de vuelo o prueba práctica, incluyendo el tipo de prueba, fecha de su certificación y el resultado de la prueba;

El registro requerido por esta sección deberá ser retenido por el instructor de vuelo, separadamente o en su libro de vuelo por lo menos tres años.

3) Remitir copia de las autorizaciones de vuelo solo a la DGAC.

61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo que gestiona una habilitación adicional a su licencia, debe:

a) Tener una licencia vigente de piloto con habilitaciones adecuadas para conseguir la nueva habilitación buscada.

b) Tener como mínimo 15 horas como piloto al mando en la aeronave de la categoría y clase en la cual se desee la habilitación

c) Aprobar las pruebas escrita y práctica antes descritas en este segmento para la expedición de una habilitación ó licencia de instructor de vuelo con la habilitación buscada.

61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su habilitación a dar:

1) Instrucción de vuelo requerida por este RAD 61 para una licencia o habilitación;

2) Instrucción en tierra en los cursos requeridos por este RAD, para los que está calificado;

3) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado para calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

4) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado para calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

5) Dar la instrucción de vuelo requerida para el primer vuelo solo o el primer vuelo de travesía;

6) El vuelo de chequeo requerido por 61.56 aceptada por la DGAC;

7) Capacidad requerida en el chequeo de instrumentos en 61.57 (e) (2);

8) Instrucción de vuelo como piloto al mando requerida bajo 61.101 (d); y

9) La instrucción en tierra y en vuelo requerida por este RAD para la expedición de los respaldos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

b) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su licencia y habilitaciones de instructor, a certificar:

1) Según 61.87 (m) y 61.93 (c) y (d), la licencia de piloto de un estudiante piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el estudiante vuele solo o efectúe solo un vuelo de travesía;

2) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.87 (m) y 61.93 (b) y (d), al que se ha instruido y autorizado a que efectué uno o mas vuelos solos;

3) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.93 (d), cuya preparación y planeamiento para un vuelo solo de travesía ha sido encontrado adecuado para un vuelo seguro bajo las condiciones que el instructor de vuelo ha enumerado en el libro de vuelo

4) El libro de vuelo de un estudiante de piloto, de acuerdo a 61.95, que el instructor de vuelo a instruido para la autorización de vuelo en el área de control aéreo Clase B, en un aeropuerto dentro de un área de control de espacio aéreo Clase B.;

5) El libro de vuelo de un piloto o de otro instructor de vuelo quien ha sido entrenado por la persona descrita en el párrafo (b) de esta sección, certificando que el piloto o el otro instructor de vuelo está preparado para un privilegio operativo, un examen escrito, o una prueba práctica requerida por este RAD;

6) Según 61.57 (e) (2) y 61.10 (d), el libro de vuelo de un piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el piloto actúe como piloto al mando;

61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo está sujeto a las limitaciones siguientes:

a) Horas de instrucción.

El no puede dar más de ocho horas de instrucción de vuelo en un período de 24 horas consecutivas.

b) Calificaciones.

La instrucción de vuelo no pueden ser impartidos en una aeronave para la cual dicho instructor de vuelo no posea la habilitación de categoría, clase y si es apropiado de tipo.

c) Certificación de licencia del estudiante piloto.
El instructor no puede autorizar una licencia de estudiante piloto para el vuelo solo o un vuelo solo de travesía, a menos que haya dado la instrucción de vuelo al estudiante piloto requerida por este RAD para el respaldo, y considere que el estudiante está preparado para conducir el vuelo sin riesgo en la aeronave involucrada para lo cual ha realizado una calificación por escrito especificando que puede volar solo.

d) En el libro de vuelo.

El instructor no puede autorizar un libro de estudiante piloto:

1) Para realizar un vuelo solo, a menos que se le haya impartido esa instrucción de vuelo al alumno piloto y se considere que está preparado para realizar un vuelo solo en el tipo de aeronave involucrada; o

2) Para un vuelo de travesía, a menos que él haya revisado con anticipación el vuelo del estudiante piloto, la planificación, el equipo y los procedimientos propuestos, encontrándolos adecuados para realizar el vuelo propuesto bajo las circunstancias existentes;

e) Vuelo solo.

El instructor no puede autorizar a ningún estudiante piloto que haga un vuelo solo, a menos que posea una licencia válida de estudiante piloto certificada por su instructor piloto para realizar vuelos solos en la aeronave aprobada.

Además, el instructor de vuelo no puede autorizar a ningún estudiante piloto a que haga un vuelo solo de travesía, a menos que posea una licencia de estudiante piloto autorizada para realizar un vuelo solo de travesía en la categoría de aeronave a ser volada.

f) Instrucción en aviones multimotores o helicóptero.

El instructor no puede dar la instrucción de vuelo requerida para la expedición de una licencia o una habilitación de categoría, o clase, en un avión multimotor o un helicóptero, a menos que él tenga por lo menos 5 horas de experiencia como piloto al mando en el modelo de avión o helicóptero, según sea el caso.

61.197 Renovación de habilitación ó licencia de instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo puede tener su habilitación renovada al mismo tiempo que la licencia en la cual va inscrita, siempre y cuando en los últimos 24 meses haya entrenado a no menos de 5 alumnos que hayan obtenido la licencia o habilitación correspondientes, y en ese lapso de tiempo aprueba una evaluación de actualización teórica y práctica para renovación de habilitación de instructor de vuelo, o las partes de esta prueba que la DGAC considere necesaria para determinar que mantiene su capacidad como instructor de vuelo.

b) Su habilitación puede renovarse sin tomar la prueba práctica, si dentro de los 90 días antes del vencimiento para la renovación de su licencia cubre los siguientes requisitos:

1) Posee un record que muestra conocimientos satisfactorios en entrenamiento de pilotos y certificaciones, y muestra que en los últimos 24 meses ha servido:

   i) Como piloto chequeador (check pilot) de una aerolínea;

   ii) Como jefe de instrucción en vuelo o asistente del jefe de instrucción en vuelo;

   iii) Como tripulante examinador o instructor de vuelo bajo los RAD 121 ó 135 de este Reglamento;

   iv) Como instructor o evaluador de un centro de entrenamiento certificado; o

   v) En una posición comparable en la evaluación de pilotos.

2) Posee un certificado de parte de un instructor de vuelo calificado, acreditando haber recibido un curso de refrescamiento consistente en un entrenamiento en tierra o entrenamiento en vuelo, o ambos.

c) Excepto lo especificado en el párrafo (d) de esta sección, la evaluación práctica requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser conducida en una aeronave.

d) La evaluación práctica requerida por el párrafo (a) de esta sección puede ser completada en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, si el chequeo es seguido de un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento reconocido por la DGAC para tal fin.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de certificados y habilitaciones para instructores de teoría, las condiciones bajo las cuales esos certificados y habilitaciones son expedidos y las limitaciones a esos certificados y habilitaciones.

61.213 Requisitos de elegibilidad.

a) Para ser elegible para un certificado o habilitación de instructor de teoría, la persona debe:

1) Tener por lo menos 18 años de edad.

2) Saber hablar, leer y escribir el idioma español;

3) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, pasar un examen de conocimiento sobre los fundamentos de la enseñanza, incluyendo:

i) El proceso de aprendizaje;

ii) Elementos de una enseñanza efectiva;

iii) Evaluación y examen de estudiantes;

iv) Desarrollo del curso;

v) Planificación de la lección; y

vi) Técnicas del entrenamiento en aula.

4) Pasar un examen de conocimiento sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos en:

i) Una habilitación básica de instructor en tierra según 61.105;

ii) Una habilitación avanzada de instructor según 61.105; 61.125 y 61.155;

iii) Una habilitación de instructor de teoría de instrumentos según RAD 61.35.

b) El examen de conocimiento especificado en el párrafo (a)(3) de esta sección no es necesario si el solicitante:

1) Es o ha sido titular de una licencia de piloto comercial con habilitación de instructor de vuelo u otra de grado superior en cuyo caso la habilitación de instructor de teoría se endosará a su licencia de piloto.

2) Es titular de un certificado de profesor actualizado emitido por un Estado contratante de la OACI o el Consejo Nacional de Educación que autoriza a la persona a impartir instrucciones a un nivel educacional medio o superior.

3) Está empleado como profesor en un colegio o universidad reconocida.

61.214 Privilegios del instructor de teoría.

a) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor básico de teoría está autorizada para proveer:

1) Instrucción teórica en el área del conocimiento aeronáutico requerido para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitación bajo este RAD;

2) Instrucción teórica y revisión de vuelo de piloto privado; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de una licencia de piloto privado bajo este RAD.

b) Toda persona titular de un certificado o habilitación avanzada de instructor de teoría está autorizada para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para cualquier refrescamiento de vuelo; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de cualquier licencia bajo este RAD;

c) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor de teoría de instrumentos está autorizado para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en las áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para un chequeo de competencia de instrumento; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD.

d) Solamente el titular de habilitación de instructor de teoría está autorizado, dentro de las limitaciones de la habilitación de instructor de teoría, a endosar el libro de vuelo (log book) u otro record de entrenamiento de una persona a quien el titular haya dado el entrenamiento o recomendación especificada en los párrafos (a) hasta (c) de esta sección.

61.217 Requisitos de experiencia reciente.

El titular de un certificado o habilitación de teoría no puede ejercer sus funciones de instructor de teoría a menos que, dentro de los anteriores (12) meses:

a) La persona haya servido por lo menos tres (3) meses como un instructor de teoría; o

b) La persona haya demostrado mediante prueba escrita a la DGAC su competencia satisfactoria en las áreas de la materia prescrita en 61.213 (a)(3) y (a)(4), como sea aplicable.

Sección "I" – Piloto de Planeador

61.219 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de piloto de planeador y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas genéricas para los poseedores de las mismas.

61.221 Requisitos de elegibilidad. Generalidades

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto de Planeador, una persona debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar el idioma español ó inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.223;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción para las provisiones de pericia de vuelo de 61.225; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.223 Conocimiento aeronáutico.

a) Generalidades. El solicitante de una licencia de Piloto de Planeador debe haber presentado evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción teórica y de vuelo dado por un instructor autorizado, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, que a continuación se detallan:

1) *Derecho aéreo.* Las Regulaciones aplicables a los privilegios, limitaciones y las operaciones de vuelo de los pilotos de planeadores y métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

2) Conocimiento general de la aeronave:

i) Los principios de vuelos, los procedimientos y principios operativos de planeadores, sistemas e instrumentos.

ii) Las limitaciones operacionales de los planeadores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

3) Performance y planificación de vuelo:

i) La influencia de la carga en las características de vuelo; cálculos de masa;

ii) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de lanzamiento, de aterrizaje y de otras operaciones, comprendida la influencia de la temperatura;

iii) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los

procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

4) Actuación humana correspondiente al piloto de planeador;

5) *Meteorología.* El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes al piloto de planeador, en la operación desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos e informes de horas apropiadas para liberar operaciones de globo; altimetría

6) *Navegación.* Aspectos prácticos de la navegación aérea, incluyendo el pilotaje, navegación por estima, uso de las cartas aeronáuticas y el uso de radioayuda; Las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los planeadores;

7) Procedimientos operacionales:

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

ii) Los diversos métodos de lanzamientos y los procedimientos conexos;

iii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales.

61.225 Pericia de vuelo.

Generalidades. El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un planeador, los procedimientos y maniobras descritas anteriormente con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de planeador confiere a su titular. Además, su libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como Piloto de Planeador, y debe:

a) Pilotar el planeador dentro de sus limitaciones de empleo;

b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

d) Aplicar los procedimientos aeronáuticos; y

e) Dominar el planeador en todo momento modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.227 Experiencia aeronáutica.

Generalidades. El solicitante habrá realizado como mínimo seis horas de vuelo como piloto de planeador que incluirán dos horas de vuelo solo durante las cuales habrá efectuado no menos de 20 lanzamientos y aterrizajes.

Cuando el solicitante posea tiempo de vuelo como piloto de aviones, la Autoridad de Aviación Civil determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente disminución del tiempo de vuelo estipulado.

El solicitante habrá adquirido, bajo la supervisión apropiada, experiencia operacional en planeadores, como mínimo en los siguientes aspectos:

a) Las operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje y la inspección del planeador;

b) Las técnicas y procedimientos relativos al método de lanzamiento utilizado, que incluirán las limitaciones apropiadas de la velocidad aerodinámica, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;

c) Las operaciones en circuito de tránsito, las precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;

d) El control del planeador por referencia visual externa;

e) El vuelo en toda la envolvente de vuelo;

f) Reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida así como de picados en espiral;

g) Lanzamientos, aproximaciones y aterrizajes normales y con viento de costado;

h) Vuelos de travesía por referencia visual y de estima;

i) Procedimientos de emergencia.

61.229 Limitaciones y privilegios del Piloto de Planeador.

Las Atribuciones del titular de una licencia de piloto de planeador serán actuar como piloto al mando de cualquier planeador, a reserva de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.

Para poder transportar pasajeros, el titular de la licencia debería haber acumulado un mínimo de 10 horas de vuelo como piloto de planeadores.

Sección "J" – Piloto de Globo Libre

61.231 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencia y habilitaciones de piloto de globo libre de aire caliente y de gas y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas generales para los poseedores de las mismas.

61.233 Requisitos de elegibilidad.

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto de Globo Libre, una persona debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad, para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de hablar el idioma español ó inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.235;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la DGAC para determinar la capacidad del solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción para las provisiones de pericia de vuelo de 61.237; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.235 Conocimiento aeronáutico.

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre debe haber presentado evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción teórica y de vuelo dado por un instructor autorizado, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, que a continuación se detallan:

1) *Derecho aéreo.* Las Regulaciones aplicables a los privilegios, limitaciones y las operaciones de vuelo de los pilotos de globos libres y métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

2) *Conocimiento general de la aeronave:*

i) Los principios de vuelo, los procedimientos y principios operativos de globos libres, sistemas e instrumentos, incluyendo sistemas de inflado de gas y aire caliente.

ii) Las limitaciones operacionales de los globos libres; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

iii) Las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases empleados en los globos libres;

3) *Performance y planificación de vuelo:*

i) La influencia de la carga en las características de vuelo; cálculos de masa;

ii) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de lanzamiento, de aterrizaje y de otras operaciones, comprendida la influencia de la temperatura;

iii) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

4) Actuación humana correspondiente al piloto de globo libre;

5) *Meteorología.* El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes al piloto de globo libre, en la operación desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos e informes de horas apropiadas para liberar operaciones de globo; altimetría;

6) *Navegación.* Aspectos prácticos de la navegación aérea, incluyendo el pilotaje, navegación por estima, uso de las cartas aeronáuticas y el uso de radioayuda;

7) *Procedimientos operacionales.*

i) La utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

ii) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales.

8) Principios de vuelo relativos a los globos libres.

El solicitante deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto de globo libre confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimientos y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VFR y a las medidas que deben adoptarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.237 Pericia de vuelo.

a) *Generalidades.* El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre debe haber registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado, y demostrado su aptitud para ejecutar como piloto al mando de un globo libre los procedimientos y maniobras descritos, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia le confiere a su titular.

Además, su libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como Piloto de Globo Libre, en las áreas siguientes:

1) Aparejos y prueba, incluyendo la instalación de canastas y los quemadores específicamente diseñados para la instalación o remoción rápida por un piloto y el intercambio de canastas o los quemadores.

2) Operación del quemador, si el calentador es usado;

3) Ascensos y descensos;

4) Aterrizaje;

5) Emergencias, incluyendo el uso de la cuerda de rasgado;

6) Manejar el globo libre dentro de sus limitaciones;

7) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

8) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

9) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

10) Dominar el globo libre en todo momento, de modo que nunca hay serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

61.239 Experiencia aeronáutica.

El solicitante de una licencia de Piloto de Globo Libre, habrá realizado como mínimo 16 horas de tiempo del vuelo como piloto de globo libre, que incluya lo siguiente:

a) Ocho lanzamientos y ascensiones de las cuales una (1) debe ser en vuelo solo.

b) Tres horas de vuelo de travesía;

c) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante deberá haber adquirido por lo menos 3 horas de vuelo nocturno, bajo la supervisión apropiada para adquirir la experiencia operacional en globo libre durante vuelo nocturno;

d) Un mínimo de (4) horas de vuelo solo;

e) Operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección;

f) Técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicable, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;

g) Precauciones en materia de prevención de colisiones;

h) Control del globo libre por referencia visual externa;

i) Reconocimiento y recuperación de descensos y rápidos;

j) Vuelo de travesía por referencia visual y a estima;

k) Aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;

l) Procedimientos de emergencia.

61.241 Limitaciones y privilegios del Piloto de Globo Libre.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto de globo libre serán actuar como piloto al mando de cualquier globo libre siempre que tenga experiencia operacional con globos libre, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda.

Sección "K " - Pilotos de Ultralivianos Motorizados

61.245 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto de Ultralivianos Motorizados, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen estas licencias.

61.247 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto ultraliviano motorizado, el solicitante debe:

a) Tener como mínimo 16 años de edad;

b) Ser capaz de leer, hablar y escribir el idioma español; tener conocimientos básicos del idioma inglés y avanzado del inglés técnico aeronáutico.

c) Ser titular de un certificado médico de segunda clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento.

d) Aprobar un examen escrito, apropiado a la habilitación de la aeronave que busca, sobre las materias contenidas en 61.249;

e) Aprobar un examen oral y el vuelo de evaluación apropiado para la habilitación que busca, cubriendo los aspectos seleccionados por el inspector examinador sobre la base del entrenamiento establecido en 61.249 y 61.255.

f) Cumplir con todos los requisitos de esta sección para obtener la habilitación deseada.

61.249 Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto Ultraliviano Motorizado debe haber recibido instrucción con un instructor calificado según el RAD 141, en por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiado a la categoría de aeronave para la cual busca obtener la licencia.

El programa de enseñanza teórica abarcará las materias relativas a lo siguiente:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto de Ultraliviano Motorizado, y los requisitos de reportes de accidentes;

2) La teoría básica del vuelo correspondiente a los Ultralivianos Motorizados, y especialmente el carácter y posibles consecuencias de la entrada en pérdida;

3) Las limitaciones operacionales de los Ultralivianos Motorizados;

4) La utilización de la documentación Aeronáutica;

5) Las disposiciones y reglamentos referentes a circulación aérea y a las atribuciones del titular de una licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado, incluso los métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;

6) La aplicación de la meteorología elemental y los procedimientos para obtener información meteorológica.

7) Los aspectos prácticos de vuelo a distancia, utilizando las técnicas de navegación observada y a la estima, así como el uso de las cartas aeronáuticas.

8) La utilización de instrumentos y equipo para los vuelos en condiciones VFR, incluso los procedimientos de reglaje de altímetro; y

9) Método de seguridad y procedimientos de emergencias adecuados, incluso las medidas que deben tomarse para evitar las condiciones meteorológicas peligrosas.

61.255 Experiencia o pericia de vuelo.

El solicitante de una licencia de piloto de Ultraliviano Motorizado debe haber obtenido la instrucción en una institución aprobada según el RAD 141 de este Reglamento.

Las anotaciones en el libro de vuelo tendrán como respaldo la firma de un instructor de vuelo autorizado que haya impartido la instrucción, respaldando de esta manera la veracidad del documento, certificando que el solicitante está apto para el desempeño de estas operaciones como piloto de Ultraliviano Motorizado.

El solicitante de una licencia de piloto de Ultraliviano Motorizado deberá tener la siguiente experiencia como piloto:

1) La instrucción de vuelo comprenderá como mínimo diez horas de vuelo en ultraliviano distribuidas en:

   i) Tres (3) vuelos solos, durante las cuales se efectuaran no menos de veinte (20) despegues y aterrizajes bajo la supervisión de un Instructor de Ultraliviano Motorizado;

ii) Un vuelo de travesía con una duración mínima de 30 minutos y una toma fuera del campo en que se ha recibido instrucción.

61.257 Requisitos para el vuelo solo.

Un estudiante piloto no puede volar solo hasta cumplir los requisitos siguientes (el termino vuelo solo significa que durante el tiempo de vuelo, el estudiante piloto es el único ocupante del ultraliviano:

a) Conocimientos: Habrá demostrado a su Instructor de Vuelo que esta familiarizado con las reglas de vuelo que pueden afectarle en sus prácticas de vuelo solo, como estudiante piloto.

b) Enseñanza de vuelo en ultraliviano: Habrá adquirido la competencia apropiada en:

1. Procedimientos de preparación del vuelo, incluyendo inspecciones de prevuelo.

2. Vuelos en línea recta, virajes y espirales.

3. Vuelos a mínima velocidad controlable, y reconocer y recuperar la pérdida.

4. Circuitos de tráfico, incluyendo precauciones para evitar colisiones, y
5. Aterrizajes normales.

La instrucción de vuelo en ultraliviano debe impartirla un Instructor de Vuelo de Ultraliviano Motorizado calificado.

61.261 Exámenes.

a) Para la obtención de la licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado, los estudiantes pilotos se someterán a un examen por ante el Departamento de Licencias de la DGAC.

b) La DGAC realizará los exámenes a petición del centro en donde se hubiera efectuado el curso.

c) Para poder solicitar el examen escrito es necesario presentar, junto con la petición, el certificado del Instructor en el que se acredite que el interesado ha alcanzado el grado suficiente de conocimiento, según los programas fijados por la DGAC.

d) Para solicitar el examen practico de vuelo, es necesario presentar junto con la petición, el certificado del Instructor en que se acredite que el interesado ha alcanzado el grado de competencia apropiado en ultraliviano, con expresión de horas y numero de vuelos de doble mando y de las horas y numero de vuelos solo mínimos exigidos.

e) Para poder presentarse a la prueba de vuelo es necesario tener:

1. Dieciséis años cumplidos

2. Prueba escrita aprobada

3. Libro de vuelo firmada por el instructor.

f) La prueba escrita aprobada tendrá una validez de dos años.

61.263 Licencias a personal extranjero.

Los extranjeros que deseen obtener una licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado deben de realizar un curso de instrucción en una escuela, en cuyo caso presentaran los documentos equivalentes de su país fijado para la obtención de una licencia de estudiante piloto, los cuales deberán estar legalizados por la representación diplomática o consular correspondiente.

61.265 Atribuciones.

La licencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado faculta a su poseedor para actuar como piloto al mando de cualquier Ultraliviano Motorizado, y en aquellos en que el mando aerodinámico sea por desplazamiento del centro de gravedad, cuando esté debidamente calificado.

61.267 Instructor de Ultraliviano Motorizado.

a) Los requisitos para la calificación de Instructor de Vuelo de Ultraliviano Motorizado son:

1. Tener veintiún (21) años de edad;

2. Bachiller o su equivalente;

3. Ser poseedor de una licencia de ultraliviano vigente;

4. Tener aprobado un curso de Instructor de Ultraliviano Motorizado por la DGAC

5. Tener un mínimo de horas de vuelo de 50 horas

6. Haber realizado un curso en el tipo de aeronave cuyo mando aerodinámico se realice por desplazamiento del centro de gravedad, y superado las pruebas correspondientes.

7. Haber realizado y superado las pruebas correspondientes.

b) La referida licencia, con sus calificaciones tendrá una vigencia de dos años. Las renovaciones se solicitaran a la Dirección General de Aeronáutica Civil. La solicitud deberá estar acompañada de los documentos siguientes:

1. El solicitante debe haber realizado al menos tres horas de vuelo y tres vuelos como piloto al mando durante los últimos doce meses.

2. El certificado de validez médica deberá estar expedido dentro de los cuarenta días anteriores a la fecha de caducidad de su licencia.

c) Cuando el titular haya cumplido los cuarenta años, el intervalo de dos años especificado en la licencia de piloto se reduce a un año.

d) Los pilotos cuyas licencias hubieren caducado o que no hubieren realizado vuelos por el mínimo de tres horas y de tres vuelos como piloto al mando durante los últimos doce meses, podrán renovar la misma, acreditando que ha practicado doble mando en vuelo con un Instructor en un Centro de Ultraliviano autorizado y un vuelo solo a bordo, supervisado por el indicado instructor, dentro de los sesenta días anteriores a la solicitud de la renovación de la licencia, superando una prueba de capacitación ante un piloto examinador designado.

e) Para renovar la calificación de Instructor será suficiente haber efectuado un mínimo de tres horas de vuelo de instrucción durante los últimos doce meses.

f) Los pilotos de Ultralivianos, que al renovar la licencia con la calificación de Instructor no pudiera acreditar el requisito del apartado anterior, deberán someterse a un curso de refrescamiento que determine la DGAC.

61.269 Reducción de Requisitos.

Los pilotos de aeronaves de motor, con una licencia vigente, para obtener la habilitación de Ultraliviano Motorizado, solo necesitaran la certificación de un Instructor de Ultraliviano Motorizado que indique que él conoce los procedimientos operativos y de emergencia, y la capacitación para esta modalidad de vuelo.

Apéndice "A" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

Requisitos para el examen práctico de piloto de transporte de línea aérea, habilitaciones de clase y tipo (sólo para los RAD 121 y 135).

A través de las maniobras prescritas en este Apéndice, el buen juicio, acorde con un desempeño de alto nivel de seguridad deberá ser demostrado.

En caso de haber fallado en su demostración, el inspector/examinador de la DGAC que conduce el chequeo considerará las condiciones para ser aprobado, las acciones con base al análisis de situaciones que no estén prescritos, recomendará práctica, calidades de prudencia y cuidado en seleccionar un curso de acción.

Toda maniobra o procedimiento debe realizarse en vuelo excepto ciertas maniobras que pueden realizarse en un simulador de avión con un sistema visual o un simulador de avión sin un sistema visual.

Una maniobra autorizada a ser desarrollada en un simulador no-visual puede realizarse en un simulador visual, y una maniobra autorizada a ser efectuada en un dispositivo entrenador puede realizarse en simulador no-visual o un simulador visual.
Un asterisco (*) antecediendo una maniobra o procedimiento indica que la maniobra o el procedimiento puede realizarse en un simulador de avión u otro dispositivo entrenador que se indica, que el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento según 121.424 (d) de este Reglamento.

Una X y asterisco (X*) indican que una condición particular se especifica en torno a la maniobra, procedimiento o puede ser dispensada.

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumento Simulados	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
-Las maniobras o los procedimientos requeridos en vuelo, pueden ser obviados haciéndolos en simulador visual y no visual. -**Estrategias y dispositivos del simulador de instrumentos condicionadas 61.157 (c)** -El conjunto de maniobras y procedimientos debe ejecutarse de tal manera que satisfactoriamente demuestre conocimiento y habilidad con respecto a: 1) El avión, sus sistemas y componentes; 2) El control apropiado de velocidad aérea indicada según la configuración, la dirección, altitud y actitud estén en concordancia con los procedimientos y limitaciones contenidos en el manual de vuelo del avión aprobado. Las listas, de chequeo y cualquier otro material apropiado al tipo de aeronave; y 3) Cumpliendo con lo aprobado en ruta, aproximación por instrumento, aproximación frustrada, reataque, procedimientos CTA u otras aplicables.	.....….....	.....	.....	.....	….....	.....……..... .....….....
I. Pre-vuelo (antes del vuelo): a) Examen de equipo (oral) la prueba práctica del examen de equipo debe ser estrechamente coordinada y relacionada con, la maniobra en vuelo, pero no puede ser dada durante la maniobra en vuelo.	.....	.....	.....	.....	.....	

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
No obstante 61.21, el solicitante puede ser examinado luego de haber completado un curso de tierra siguiendo un programa de adiestramiento aprobado. Las regulaciones Aéreas siguiendo un curso de adiestramiento que entrega las regulaciones aeronáuticas que apliquen a la aeronave, RAD 121 **El examen de equipo debe cubrir:** 1) Los temas que requieren un conocimiento práctico del avión, su grupo, propulsores, sistemas, los componentes, operacionales y factores de performance; 2) Procedimientos normales, anormales, y de emergencias, así como las limitaciones relacionadas al equipo 3) Las disposiciones apropiadas del manual de vuelo del avión aprobado b) Inspección antes del vuelo **El Piloto debe:** 1) Conducir una inspección visual externa e interna de la aeronave, ubicando cada componente y explicando brevemente el propósito de lo inspeccionado; y						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
2) Demostrar el uso de la lista de comprobación apropiada para la inspección del sistema, verificar los						

procedimientos de encendido de radio y equipo electrónico, seleccionar lo apropiado, establecer el sistema de comunicación y navegación apropiado antes del vuelo, seleccionando las frecuencias principales para el vuelo. Si un ingeniero de vuelo es requerido como miembro de la tripulación para un tipo particular de avión, debe estar actualizado; la inspección visual puede ser obviada y puede ser reemplazada usando una ilustración aprobada donde realmente se vea la ubicación en detalle de los Items a inspeccionar. c) Rodaje Esta maniobra incluye rodaje, navegación y cumplimiento de las instrucciones emitidas por la ATC autoridad competente, controladores de transito aéreo (ATC) d) Verificación del grupo propulsor apropiado al tipo de avión	.....….....	 X	.....	X	…….....	…….....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)

II. Los despegues:						
a) Normal.						
Un despegue normal comienza cuando el avión inicia su carrera sobre la pista en uso.		X				
* b) Instrumento	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cuando se hace un despegue por instrumento en condiciones simuladas o antes de alcanzar una altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.	X					
c) Viento cruzado	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Un despegue con viento cruzado, está condicionado a las condiciones meteorológicas del aeropuerto, a las condiciones de tráfico y a las condiciones de tránsito.	X	.....	.....	.....	.....	.....
*d) Falla de un motor.						
Despegues con fallas simuladas del motor más crítico.	.....	.....	X	.....	.....	.....
1) Durante la maniobra de despegue, después de V_I y antes de V_2, el piloto debe estar alerta para maniobrar conforme a las condiciones y tipo de avión.						
2) Se presentan casos en que la V_1 y V_2 o V_1 y V_R son idénticas;	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3) La velocidad apropiada para aviones no comerciales.	.....		.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)

Categoría de Aviones Para una habilitación adicional en un grupo de aviones que tengan los motores montados en las alas o en la parte posterior del fuselaje, esta maniobra puede efectuarse en un simulador no-visual. e) Aborto **Un despegue abortado es efectuado** en un avión durante un despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable teniendo en cuenta las características, superficie, longitud de la pista, la dirección del viento, velocidad, freno, la energía del calor y cualquier otro factor pertinente, que pueden afectar adversamente la seguridad del avión. **III. Procedimiento por Instrumento:** *a) Área de salida y Área de llegada. Durante cada una de las maniobras, el solicitante debe: 1) Cumplir las instrucciones y autorizaciones simuladas o reales de ATC (incluyendo los radiales asignados); y 2) Usar adecuadamente las ayudas a la navegación disponibles, ya sea área de salida o llegada, pero ambas no pueden ser dispensadas bajo el RAD 61.157 (c).				X X		
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
b) Patrón de espera Esta maniobra incluye entrada, manteniendo y abonando los patrones de espera, podrá ser hecho ya sea en el área de salida o llegada. c) ILS y otras aproximaciones por instrumento:	X			X		X

*1) Por lo menos una aproximación normal ILS	X		X			
*2) Por lo menos una aproximación ILS manualmente controlada con una falla de motor simulada:	…….....	……...	……...	……...	……...	…….....
La falla simulada deberá ocurrir antes de iniciar la aproximación final y deberá continuar hasta completar el aterrizaje o iniciar una ida de largo(go around).						
Sin embargo, la aproximación normal o manualmente controlada deberá ser realizada en vuelo.	X		X			
	…….....	……...	.....	……...	……...	…….....
3) Por lo menos una aproximación de no-precisión, que es representativa y más probable de ser usada.						
4) Demostración de por lo menos una aproximación de no-precisión sobre una radioayuda que no sea especificada, que el aplicante tendrá oportunidad de usarla, sub-inciso (3) de este párrafo 5.1. Si es realizada en un simulador vuelo por Instrumento, los procedimientos deben ser observados por un Inspector	X		X			
	…..….....	……...	……...	……...	……...	…….....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
examinador de la DGAC o un examinador designado, o si el solicitante tiene completado un curso de capacitación aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento para el tipo de avión involucrado, los procedimientos pueden ser observados por un instructor o persona calificada del curso aprobado de entrenamiento. Cada aproximación por instrumento debe realizarse de acuerdo a los procedimientos y limitaciones aprobadas para este aeropuerto. La aproximación por instrumento se inicia cuando el avión está sobre el punto inicial de aproximación del procedimiento usado (o en la aproximación final si es una aproximación GCA) y termina cuando el avión hace contacto con la pista o cuando la ida de largo (go around) haya sido completa. Las condiciones de aproximación por instrumento no deberían ser simuladas bajo 100 pies sobre la elevación de la zona de contacto.	X	.....	.....	.....	X	…….....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
(d) Aproximaciones circulares Por lo menos una aproximación circular debe ser hecha bajo las siguientes						

condiciones: (1) La porción de la aproximación circular a la mínima altura autorizada de circular debe ser bajo condiciones simuladas de instrumento. (2) La aproximación debe hacerse a la altura mínima autorizada de circular seguida por un cambio de rumbo y las necesarias maniobras visuales para mantener la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista de aterrizaje de por lo menos 90 grados desde la aproximación final del curso simulado de la aproximación por instrumento (3) La aproximación circular debe ser realizada sin maniobras excesivas y sin exceder los límites operativos normales de la aeronave, el ángulo de viraje no debe exceder 30 grados de inclinación. Cuando la maniobra se realiza en una aeronave puede obviarse como provisto en 61.157 (c) por condiciones locales más allá del control del piloto se prohíbe la maniobra a ser ejecutada como es requerida.	X ….....	.....				
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
La maniobra de circular no es requerida por empleados de un titular de certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento. El manual prohíbe una aproximación circulando cuando las condiciones meteorológicas están por debajo 1000 pies de techo y 3 millas de visibilidad. *(e) Aproximaciones con ida de largo (Aproximación frustrada).	 X	..... X*	..... X*	.....	…….....	....……....

Cada solicitante deberá realizar por lo menos dos aproximaciones frustradas, y por lo menos una de una aproximación ILS. Un procedimiento de aproximación frustrada debe realizarse por lo menos una vez, a discreción del inspector o examinador designado; una falla de motor simulada podrá ser requerida en cualquiera de las aproximaciones frustradas. Estas maniobras pueden ser realizadas independientemente o en conjunto con otras maniobras requeridas bajo las secciones III o V o el apéndice. Por lo menos una debe ser realizada en vuelo real.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
IV Maniobras de Vuelo:						
*(a) Virajes pronunciados. Por lo menos un viraje pronunciado en cada dirección debe ser realizado. Cada viraje pronunciado debe involucrar un ángulo de viraje de 45 grados con un cambio de rumbo de por lo menos 180 grados pero no más de 360 grados.	X			X		
*(b) Aproximaciones a la entrada en pérdida (stall) El objeto de la aproximación a la pérdida se alcanza cuando se percibe una vibración u otra sensación similar a la entrada inicial de la pérdida.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Debe efectuarse por lo menos 3 aproximaciones a la perdida como sigue: (1) Una deberá ser en configuración de despegue (excepto en aviones que usan 0 grados de flap de	X			X		 .....

configuración de despegue) (2) Una en configuración limpia (3) Una en configuración de aterrizaje a discreción del inspector chequeador o examinador designado por la DGAC, una de las aproximaciones a la pérdida debe ser realizada mientras se realiza un viraje entre 15 a 30 grados de inclinación.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
*(c) Características específicas de vuelo. La recuperación de características especiales de vuelo que son peculiares para ese tipo de avión.				X		
(d) Fallas de motor. Además de los requisitos específicos para maniobras con falla de motor simuladas, el inspector de la DGAC o el chequeador designado o el examinador designado podrán requerir una falla simulada en cualquier momento durante la prueba de vuelo.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
V. Aproximaciones y Aterrizajes A pesar de las autorizaciones para combinar y obviar maniobras, por lo menos tres aterrizajes reales deberán ser hechos. (Uno de ellos con parada completa). Estos aterrizajes deben incluir los tipos enumerados más adelante pero no más de un tipo puede ser combinado como apropiado: (a) aterrizaje normal *(b) aterrizajes empalmados de aproximaciones ILS; excepto si las circunstancias fuera del control del piloto impiden realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra	.....	X	.....	.....	.....	.....

(Inspector) puede aceptar la aproximación hasta un punto en su juicio, un aterrizaje completo pudo haberse realizado						
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
. Además, en un simulador aprobado para la maniobra de aterrizaje de una aproximación ILS, la aproximación podrá continuarse hasta el aterrizaje, dándole crédito por uno de los 3 aterrizajes requeridos por esta sección.	.....	.....	X	.....	.....	.....
(c) Aterrizajes con viento cruzado, si practicable, y otras condiciones meteorológicas, aeropuertos y condiciones de tráfico.	.....	X	.....	.....	.....	.....
*(d) Maniobras con una falla simulada de motor, como se indica a continuación:						
(1) En el caso de un avión de tres motores, la maniobra de aterrizaje con los procedimientos aprobados para la perdida del motor dos (motor central y uno exterior); o	.....	.....	X	.....	.....	.....
(2) En el caso de otro avión multimotor, la maniobra de aterrizaje se puede hacer perdiendo el 50% de los motores disponibles, se puede simular la pérdida de poder en cualquiera de los motores de cualquiera de los lados.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La maniobra no puede ser sustituida si la DGAC determina que en el entrenamiento con dos motores fuera de servicio la maniobra de aterrizaje en el programa de entrenamiento es satisfactoria.						
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones Instrumen-	**En Vuelo**	**Simula-dor**	**Simula-dor**	**Disposi-tivo de**	**Provisio-nes de Dispensa de**

	tales Simuladas		Visual	no Visual	Entrena -miento	61.157 (c)
Si un solicitante desempeña esta maniobra en un simulador visual, él debe, además, repetir la maniobra de aterrizaje simulando la pérdida del motor más crítico. *(e) Excepto lo previsto de la parte (f). Aterrizando bajo condiciones simuladas, circulará haciendo un tráfico normal hasta interceptar la aproximación final, Excepto que las circunstancias fuera de control del piloto impidan realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra (Inspector) puede aceptar la aproximación hasta un punto en que, a su juicio un aterrizaje completo pudo haberse realizado.						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumen-tales Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula -dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena -miento	Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)
La maniobra de circular no es requerida para un piloto empleado por un explotador certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento, si el manual del titular prohíbe circular en condiciones de baja visibilidad por debajo de 1,000 pies.	.....	.....	X	.....	.....	.....

*(f) Una aproximación frustrada incluyendo un procedimiento normal debe efectuarse aproximadamente a 50 pies sobre la pista de aterrizaje y aproximadamente sobre el umbral de pista de aterrizaje. Esta maniobra puede combinarse circulando en condiciones de instrumento o realizando un procedimiento de aproximación frustrada, pero las condiciones de instrumento no pueden ser simuladas más arriba de 100 pies arriba de la pista de aterrizaje. (g) Una aproximación sin el uso de los flaps debe efectuarse en forma a juicio del Inspector y hacer un aterrizaje total en la pista asignada. Esta maniobra no se requiere para un tipo particular de avión si la DGAC ha determinado que la falla del uso de los flaps es extremadamente remota en el sistema designado.	X*	.....	X*	.....	.....	.....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
En caso de tomar esta determinación, la DGAC decidirá, si las condiciones del tiempo lo permiten el aterrizaje sólo con el uso de los slats y usando el flap parcialmente en la aproximación si es necesaria. (h) Para una habilitación de un monomotor, solamente a menos que el solicitante tenga una licencia de piloto comercial, él debe realizar con exactitud aproximaciones y aterrizajes que incluyen una serie de tres aterrizajes desde una altura de 1,000 pies o menos, con el motor acelerado y un viraje de 180°. El avión debe hacer contacto en la pista en	.....	.....	X*	.....	.....	.....

una actitud normal de aterrizaje más allá y dentro de 200 pies desde una línea designada. Por lo menos un aterrizaje tiene que haberse hecho con un deslizamiento lateral. Aproximaciones de 180° usando dos virajes de 90° con una pierna base recta son preferidas, aunque se acepta aproximaciones circulares. **VI. Los Procedimientos Normales y Anormales** Todo solicitante debe mostrar el uso apropiado de todos los sistemas y los dispositivos enumerados. El inspector de la DGAC o examinador designado verá lo necesario para determinar si la persona examinada tiene un conocimiento práctico del	.....	X	.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
Uso de los sistemas y dispositivos apropiados al tipo de avión designado. (a) Sistemas antihielo y deshielo. (b) Sistema de piloto automático. (c) Sistemas automáticos de asistencia a la aproximación.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Dispositivos de aviso de entrada en pérdida, dispositivos de aumento de estabilidad y dispositivo para evitar la entrada en pérdida.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(e) Dispositivos de radar a bordo. (f) Cualquier dispositivo de otros sistemas disponibles.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(g) Fallas de sistema hidráulico y eléctrico. (h) Fallas de sistema de tren de aterrizaje y flaps.				X		
(i) Fallas de sistema de equipo de navegación o comunicación.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
VII. Los Procedimientos de Emergencia	.....	.....	.....	X	.....	.....

Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia apropiados para cualquier situación de emergencia.	....	....	....	X	....	....
Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula -dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena -miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
El inspector de la DGAC o examinador designado hará lo necesario para determinar que la persona examinada tenga un conocimiento adecuado y la habilidad para desempeñar tales procedimientos:	.....	.....	.....	X	.....	.....
(a) Incendio en vuelo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(b) Control de humo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(c) Descompresión rápida.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Descenso de emergencia.						
(e) Cualquier otro procedimiento de emergencia que aparezca en el manual de vuelo aprobado, apropiado para el avión.	X			X	.....	
(f) Resolver vuelos en condiciones de Wind Shear (corte viento), tanto en aproximación, aterrizaje visual o por instrumento o después del despegue.						

Apéndice "B" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

A través de los manejos prescritos en éste apéndice, debe ser demostrado un buen criterio con un alto grado de seguridad en la determinación del inspector de la DGAC o el piloto examinador designado que conduce el examen.

Manejos/Procedimientos

Los manejos y procedimientos de este Apéndice deben ser desarrollados de manera que demuestre satisfactoriamente el conocimiento con respecto a:

1) El helicóptero, sus sistemas y componentes;

2) El control apropiado de velocidad aérea, dirección, altitud y la actitud de acuerdo con los procedimientos y limitaciones contenidas en el manual de vuelo aprobado, listas de chequeo, y otro material apropiado para el tipo de aeronaves a rotor; y

3) Cumplimiento de la ruta aprobada; instrumentos de aproximación; aproximación no llevada a cabo; ATC y otros procedimientos aplicables.

I. Pre-vuelo:

a) Examen de equipo (oral).

El equipo del examen debe ser simulado si la porción de maniobras de vuelo no es completada satisfactoriamente dentro de 60 días.

El examen de equipo debe cubrir:

1) Materias que requieren un conocimiento práctico del helicóptero, sus motores, sus componentes, y factores operacionales y de desarrollo;

2) Procedimientos normales, anormales y de emergencia y operaciones y limitaciones relacionadas; y

3) Las provisiones apropiadas del manual de vuelo aprobado del helicóptero.

b) Inspección de pre-vuelo. El piloto deberá:

1) Conducir una inspección visual real del exterior e interior del helicóptero, ubicando cada elemento ítem y explicando brevemente el propósito de la inspección; y

2) Demostrar el uso de las listas de chequeo pre-establecidas; sistemas de control apropiado; procedimientos de inicio; chequeos al equipo de radio y electrónico y la selección de las facilidades y frecuencia apropiadas en navegación y comunicaciones antes del vuelo.

c) Taxeo. El manejo incluye taxeo en el terreno (incluyendo chequeos de desarrollo) y procedimientos de minuta, como sea apropiado, en cumplimiento con las instrucciones emitidas por ATC, el inspector de la DGAC o el piloto examinador designado.

d) Chequeos de motores. Como es apropiado al tipo de helicóptero de acuerdo con el manual de procedimiento de vuelo de rotores.

II. Despegues:

a) Normal. Un despegue normal que empiece con el helicóptero estacionado en posición del despegue.

b) Instrumento. Un despegue en condiciones simuladas de instrumento alcanzando 100 pies, encima de la elevación del aeropuerto.

c) Cruzado. Un despegue cruzado, si es práctico bajo condiciones meteorológicas existentes, condicione aeroportuarias y de tráfico.

d) Falla del motor:

1) Para rotor de un solo motor, un despegue normal con falla de la planta de poder simulada;

2) Para rotor multimotor, un despegue normal con falla simulada en un motor:

i) En una velocidad aérea apropiada que permita el desarrollo del ascenso continuado en vuelo dirigido.

ii) En una velocidad aérea apropiada que sea el 50% de la velocidad normal, si no se ha publicado la velocidad de ascenso para sólo un motor para ese tipo de helicóptero.

e) Abortado. Un despegue normal que sea abortado después de la falla de motor simulada en una velocidad razonable, determinado por las características dadas del helicóptero, longitud y área de aterrizaje, condicione de la superficie, dirección del viento y velocidad y cualesquiera otros factores que pudieran afectar la seguridad adversamente.

III. Procedimientos por Instrumento.

a) Salida y arribo del área. Durante cada uno de los siguientes manejos, el aplicante deberá:

1) Adherirse a las órdenes actuales o simuladas del ATC (incluyendo mantenimientos asignados o radiales); y

2) Uso apropiado de las facilidades de navegación aprovechables.

b) Cumplimiento. Estos manejos incluyen la entrada, mantenimiento y salida de los patrones de cumplimiento.

c) ILS y otras aproximaciones por instrumento. Las aproximaciones por instrumento empiezan cuando el helicóptero está encima de la aproximación inicial preparada para el procedimiento de aproximación a ser usado o cambiado por el controlador final, en caso de supervisión o precisión de aproximación de radar y finaliza cuando el helicóptero termina los contactos y donde la aproximación perdida se completa. Las siguientes aproximaciones deben ser desarrolladas:

1) Al menos una aproximación normal ILS;

2) Para rotor multimotor, al menos una aproximación controlada manualmente, ILS con una falla simulada en una planta de poder. La falla del motor simulada debe ocurrir antes del inicio del curso de la aproximación final y continuar con un contacto a través de la aproximación frustrada;

3) Por lo menos una aproximación de no-precisión que sea representativa, la cual el solicitante puede usar;

4) Al menos una aproximación de no precisión con una radio ayuda de descenso, que no sea un procedimiento de aproximación efectuada bajo el sub-párrafo (3) de este párrafo, que el solicitante puede usar.

d) Aproximación en circulación (circling) debe ser hecha bajo las siguientes condiciones:

1) La porción de una aproximación en circulación a la altitud mínima, autorizada, debe ser hecha bajo condiciones de instrumento simuladas.

2) La aproximación debe ser hecha a la altitud mínima para circular siguiendo un cambio de rumbo (por referencia visual) para mantener la senda de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista al menos a 90° grados del curso de aproximación final de la posición de aproximación por instrumento simulada.

3) La aproximación circular debe ser efectuada sin maniobra brusca y sin excederse de los límites de aproximación normales de rotores, el ángulo de banqueo no debe exceder los 30° grados.

e) Aproximaciones frustradas (mised aproach). Todo solicitante debe efectuar al menos 02 aproximaciones frustradas en un ILS. A discreción del inspector de la DGAC o examinador designado, una falla en motor simulada puede ser requerida durante cualquiera de las aproximaciones frustradas.

Las maniobras deben ser efectuadas, desarrolladas ya sea independientemente o en conjunto a lo requerido bajo la sección III o V de este Apéndice. Al menos una debe ser efectuada en vuelo.

IV. Maniobras de vuelo:

a) Virajes escarpados. Al menos un viraje en cada dirección debe ser efectuado. Todo viraje debe incluir un ángulo de banqueo de 30° grados con un cambio de rumbo de al menos 180° pero no más de 360° grados.

b) Aplicación de poder. Demostrar el conocimiento y recuperación de un vuelo, inminente de descenso crítico/rápido, con poder.

Para el propósito de esta maniobra aplicar el poder al alcanzar un punto perceptivo de vibración u otras indicaciones para la aplicación del poder que hayan sido inducidas.

c) Falla de motor. Además de los requerimientos específicos para maniobras en fallas de motor simuladas, el inspector de la DGAC o el examinador designado puede requerir una falla simulada del motor en cualquier momento durante el examen.

d) Recuperación desde actitudes inusuales

V. Aproximaciones y aterrizajes:

a) Normal. Una aproximación normal a la estación o al terreno debe ser efectuada.

b) Instrumento. Una aproximación o aterrizaje en secuencia desde una aproximación por instrumento ILS.

c) Viento-cruzado. Una aproximación con viento cruzado al terreno si es practicable bajo las condiciones meteorológicas del aeropuerto o de tráfico.

d) Falla de motor. Para un rotor multimotor, maniobrar un aterrizaje con falla simulada de un motor.

e) Aborto. Aterrizaje abortado incluyendo un procedimiento de aproximación frustrada en aproximadamente 50 pies sobre la pista. Esta maniobra puede ser combinada con procedimientos de aproximación frustrada o instrumento, pero las condiciones por instrumento no necesitan ser simuladas debajo de los cien pies encima de la pista o área de aterrizaje.

f) Aterrizajes autorrotación. Los aterrizajes autorrotación en un helicóptero de un solo motor. El solicitante puede ser requerido para que cumpla al menos una aproximación autorrotativa y aterrizaje desde cualquier fase de vuelo como lo haya solicitado el inspector de la DGAC o examinador designado.

VI. Procedimientos normales y anormales:

Todo solicitante debe demostrar el uso apropiado de los sistemas y equipos tal como figuran en el listado inferior, conforme el inspector de la DGAC o examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que el solicitante tiene conocimiento práctico del uso de los sistemas y equipos apropiados al tipo de helicóptero.

a) Sistemas de antihielo y deshielo.

b) Piloto automático u otros equipos de estabilización.

c) Aparatos de radar.

d) Sistemas de fallas o mal funcionamiento hidráulicos y eléctricos.

e) Fallas o mal funcionamiento de los engranajes del tren de aterrizaje.

f) Falla del equipo de navegación o comunicaciones.

g) Cualquier otro sistema apropiado al helicóptero, como se ha descrito en el manual de vuelo de helicóptero.

VII. Procedimientos de emergencia:

Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia y situaciones apropiadas de emergencia, nombrados en la lista inferior, conforme el inspector de la DGAC o examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que el solicitante tiene conocimiento adecuado y la habilidad para desarrollar tales procedimientos:

a) Control de fuego o humo en vuelo.

b) Ditching (acuatizaje).

c) Evacuación.

d) Equipo de operación de emergencia.

e) Descenso de emergencia.

f) Cualquier otro procedimiento de emergencia descrito en el manual de vuelo de helicópteros.

RAD 63

- LICENCIAS DE TRIPULANTES DE VUELO EXCEPTO PILOTOS.

ÍNDICE

Sección "A" – Generalidades.

63.1	Aplicabilidad.
63.2	Convalidación de licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.
63.3	Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.
63.5	Disminución de la aptitud psicofísica
63.7	Solicitud y expedición de licencia.
63.9	Delito que involucran alcohol o drogas.
63.9 (a)	Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar resultados de la prueba.
63.9 (b)	Negativa a someterse a una prueba de droga.
63.11	Duración de las licencias.
63.13	Cambios de nombre o apellido, duplicado de licencia o certificado médico por pérdida o destrucción.
63.15	Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.
63.17	Pruebas escritas: Plagio u otra conducta no autorizada.
63.19	Operaciones durante una deficiencia física.
63.20	Solicitud, certificados, historiales, informes y registros; falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.
63.21	Cambio de dirección.

Sección "B" – Mecánico de Abordo

63.31	Requisitos del solicitante: Generalidades.
63.33	Habilitación por tipo de aeronave.
63.35	Requisitos de conocimientos.
63.37	Requisitos en experiencia aeronáutica.
63.39	Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.
63.41	Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.

63.42 Convalidación de la licencia de mecánico de abordo emitida en base a una licencia de mecánico de abordo extrajera.
63.43 Requisitos de cursos de capacitación para mecánico de abordo.

Sección "C" – Tripulantes de Cabina (TC)

63.63 Requisitos para Tripulantes de Cabina (TC).
63.65 Requisitos de conocimientos.
63.67 Requisitos de experiencia.
63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.
63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.
63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.
63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.
63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.
63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante de cabina.
63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante de cabina.
63.81 Habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes de cabina.
63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante de cabina.
63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

Apéndices del RAD 63

Apéndice "A" - Requisitos de Curso de Capacitación para Mecánico de Abordo.

Apéndice "B"- Requisitos del Curso de Capacitación Inicial para Tripulantes de Cabina (TC).

Sección "A" - Generalidades

63.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos que se deben cumplir para obtener las licencias y habilitaciones para los tripulantes de vuelo que no son pilotos, las condiciones en que esas licencias y habilitaciones son otorgadas, los privilegios y limitaciones de estas licencias y habilitaciones en la República Dominicana, para el personal aeronáutico que se especifica a continuación:

a) Tripulante de Vuelo no Piloto:

- Mecánico de Abordo
- Tripulante de Cabina

63.2 Convalidación de licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.

A ninguna persona que no sea ciudadano dominicano, ni extranjero residente, se le aceptará convalidar una licencia bajo este RAD, excepto cuando, por falta de tripulantes dominicanos habilitados en el equipo y por un lapso de tiempo no mayor a (12) meses calendarios, si la DGAC considera que la licencia ha convalidar es necesaria para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana.

63.3 Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.

a) Ninguna persona puede actuar como tripulante de vuelo de una aeronave civil registrada en la República Dominicana, a menos que tenga en su poder una licencia vigente y con habilitaciones apropiadas emitidas bajo este RAD y un certificado médico emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses procedentes.

b) Cuando una aeronave de matrícula dominicana opere dentro del territorio de un país extranjero, se puede usar una licencia vigente emitida por el país en que la aeronave está operando, con la constancia del certificado médico para esa habilitación.

c) Cualquier persona titular de una licencia de tripulante de vuelo o un certificado médico, deberá presentar uno o ambos documentos para realizar la inspección a solicitud de la DGAC, un inspector autorizado.

63.5 Disminución de la aptitud psicofísica. Cuando los titulares de las licencia mecánico de abordo y navegante hayan cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de 12 meses especificado para las licencias se reducirá a seis (6) meses.

63.7 Solicitud y expedición de licencia.

a) Una persona para obtener una licencia con habilitación adicional, expedida bajo este RAD, deberá hacerlo de la manera prescrita por la DGAC.

b) El solicitante que cumpla con los requisitos de este RAD, está apto para obtener la licencia y habilitaciones apropiadas para su categoría.

c) La persona cuya licencia de vuelo sea suspendida, no puede solicitar ninguna habilitación para ser agregada a su licencia durante el período de suspensión.

d) A menos que la orden de revocación mencione alguna discrepancia clara, una persona cuya licencia de vuelo se ha cancelado, no podrá solicitar el mismo tipo de licencia por espacio de (12) meses después de la fecha de cancelación.

63.9 Delitos que involucran alcohol o drogas.

a) Toda sentencia condenatoria que ha intervenido con motivo de la comisión de delito y la violación a las leyes dominicanas y a los tratados internacionales, donde se determine que el

titular de una licencia emitida bajo este RAD, ha participado en actividades ligadas al uso, tráfico, posesión, cultivo de drogas, narcóticos, marihuana, estupefacientes, así como en la exportación e importación de sustancias controladas, lavado de dinero y otras actividades conexas son causa suficiente para:

1) Proceder a la suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD, dependiendo a la magnitud de la falta.

2) En éste caso el interesado podrá optar por la expedición de una nueva licencia de tripulante de vuelo, después que, la DGAC haya comprobado que éste ha cumplido con la pena que le fue impuesta; para ello se deberán depositar todos los documentos que sirvan como medio de prueba.

b) La ejecución de un acto prohibido por el RAD 91.17 ó 91.19 son causa suficiente para:

1) El rechazo a la solicitud de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD, por un período de (12) meses después de la fecha de la sentencia condenatoria;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.9 (a) Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar los resultados de la prueba.

El negarse a someterse a una prueba que indique el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando ésta le sea solicitada por la DGAC, según este Reglamento, o la negativa de proporcionar a autorizar la entrega de los resultados de la prueba, son causa suficiente para:

1) No acoger una solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta (12) meses después de la fecha de ese rechazo;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.9 (b) Negativa a someterse a una prueba de droga.

a) Esta sección se aplica a:

1) Los empleados que desempeñen una de las funciones enumerada en el Apéndice "I" o "J" del RAD 121 directamente o por contrato del titular de un certificado de explotador emitido bajo el RAD 121 ó 135 como lo define el RAD 135.1.

b) La negativa del titular de una licencia emitida bajo este RAD de someterse a una prueba de droga especificada en el Apéndice "I" del RAD 121 o la requerida bajo el Apéndice "J" del RAD 121, es causa suficiente para:

1) No acoger una solicitud para cualquier licencia o la habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta un (1) año después de la fecha de este rechazo; y/o

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.11 Duración de las licencias.

a) Una licencia o habilitación emitida bajo este RAD es efectiva hasta que el titular de ésta la entregue de forma voluntaria, o sea suspendida o cancelada.

b) Cualquier licencia emitida bajo este RAD deja de ser efectiva si se suspende o es cancelada. El titular de cualquier licencia emitida bajo este RAD que se suspenda o cancele, por solicitud de la DGAC, la devolverá a la DGCA.

63.13 Cambio de nombre o apellido, duplicado de licencia y certificado médico por pérdida o destrucción.

a) *Cambio de nombre o apellido.* La solicitud para cambio de nombre o apellido en una licencia emitida bajo este RAD debe estar acompañada de lo siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Copia de la Sentencia dictada por el Tribunal competente que autoriza el cambio de nombre o apellido;

4) Decreto que autoriza el cambio de nombre, si corresponde;

5) Copia de la nueva Cedula de Identidad Electoral con tentativa del cambio.

6) Acta de nacimiento debidamente legalizada, luego de haber cumplido con todo el procedimiento de cambio de nombre o apellido de conformidad con las disposiciones legales vigentes, a cuyo efecto deberá aportarse la documentación requerida.

7) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

8) Formulario de la DGAC debidamente completado.

b) *Inclusión o eliminación de apellido de la mujer casada.* La solicitud para la inclusión del apellido de casada (en el caso de la mujer) o para la eliminación del mismo por parte del titular de la licencia, deberá estar acompañada de la siguiente documentación:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia, dirección permanente, número de cédula de identidad;

2) Licencia vigente del solicitante;

3) Acta de matrimonio o de divorcio o documentos equivalentes según aplique. Dichos documentos serán devueltos al solicitante una vez la DGAC verifique la validez de los mismos.

4) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

5) Formulario de la DGAC debidamente completado

c) *Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.* Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse de la manera siguiente:

1) Carta de solicitud a la DGAC, conteniendo el nombre del titular de la licencia destruida o extraviada, dirección permanente, número de cédula de identidad, y en caso de disponerse, cualquier información con respecto a número, habilitaciones y fecha de emisión de esta licencia. Dicha solicitud deberá ser acompañada de fotocopia de la cédula de identidad del solicitante;

2) Recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado;

3) Formulario de la DGAC debidamente completado.

e) *Duplicado de certificado médico por destrucción o pérdida.* La solicitud para el duplicado de un certificado médico perdido o destruido debe hacerse por escrito a la Autoridad de Aviación Civil.

f) La persona cuya licencia o certificado médico expedidos bajo este reglamento, o ambos, se hayan extraviados, puede obtener una constancia de la DGAC confirmando que los mismos fueron expedidos.

g) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por la DGAC, servirá como una licencia provisional por un período no mayor de (60) días, pendientes a la

emisión del recibo del duplicado expedido bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o revocada.

63.15 Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.

a) Los exámenes prescritos bajo este Reglamento serán dados solamente por la DGAC, en su oficina principal.

b) La nota mínima aprobatoria es 70 por ciento para toda prueba.

c) Las pruebas escritas tendrán una duración de 04 horas.

63.17 Pruebas escritas: plagio u otra conducta no autorizada.

Copiar respuestas e incurrir en otra conducta no autorizada:

a) Excepto lo autorizado por la DGAC, ninguna persona puede:

1) Copiar, reproducir o apropiarse con intención dolosa de una prueba escrita;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de la prueba;

3) Dar o recibir ayuda durante la prueba de cualquier persona, durante el rendimiento del examen;

4) Realizar la prueba o cualquier parte de ella en sustitución de otra persona;

5) Utilizar cualquier material o ayuda durante el período y desarrollo de la prueba; o

6) Intencionalmente causar, ayudar o participar en cualquier acto prohibido por este párrafo.

7) Está autorizado el uso de un computador electrónico.

b) Ninguna persona que comete un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección será elegible para optar por una licencia de tripulante de vuelo bajo este Reglamento, por el período de (1) año después de la fecha de la comisión de dicho acto. Además, la comisión de cualquier acción incorrecta es causa para suspender o revocar cualquier licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.19 Operaciones durante una deficiencia física.

Ninguna persona puede servir como tripulante de vuelo durante un período conocido de deficiencia física o aumento de tal deficiencia, que lo incapacite para poder cumplir los requisitos físicos exigidos para la validez y vigencia de su certificado médico.

63.20 Solicitud, certificados, historiales, informes y registros; falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.

a) Ninguna persona puede:

1) Suministrar intencionalmente declaraciones falsas en una solicitud para obtener una licencia o habilitación;

2) Asentar intencionalmente declaraciones falsas en un libro de vuelo (log book), registro (record), historial o informe que requiere ser archivado, hecho o usado, para mostrar que se ha cumplido con cualquier requisito para poder optar por alguna licencia o habilitación;

3) Realizar cualquier reproducción dolosa de una licencia o habilitación; o

4) Realizar cualquier alteración de una licencia o habilitación;

b) La comisión de un acto prohibido por cualquier persona, de lo prescrito bajo el párrafo (a) de esta sección es una razón suficiente para suspender o cancelar una licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.21 Cambio de dirección.

Dentro de los (30) días después de cualquier cambio en su dirección permanente, el titular de una licencia deberá notificar por escrito a la DGAC su nueva dirección.

Sección "B" – Mecánico de Abordo

63.31 Requisitos del solicitante: Generalidades.

Para ser elegible o seleccionado para una licencia de mecánico de abordo, deberá cumplirse con los siguientes requisitos:

a) Ser dominicano o residente legal

b) Tener cumplidos los 18 años de edad;

c) Haber cursado satisfactoriamente en por lo menos:

1) Reglamento y disposiciones que rigen las operaciones de las aeronaves;

2) Principios relativos al funcionamiento de las aeronaves;

3) Performance y planificación de los vuelos;

4) Procedimientos operacionales;

5) Principios de vuelo;

6) Procedimientos normales y anormales; y

7) Procedimientos de emergencia.

d) Poseer por lo menos un certificado médico primera Clase emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses de la fecha de solicitud; y

e) Cumplir con los requisitos de esta sección que se apliquen a la habilitación que él solicita.

63.33 Habilitación por tipo de aeronave.

a) La clasificación del tipo de aeronave para ser presentada en la licencia de mecánico de abordo es:

1) Motores recíprocos;

2) Turbohélices; y

3) Turbojet.

b) Para ser elegible en una clasificación de un tipo de aeronave adicional a la que figura en su licencia de mecánico de abordo, el solicitante deberá aprobar el examen escrito, apropiado al tipo de avión para el cual solicita clasificarse.

1) Aprobar el vuelo de examen para ese tipo de aeronave; o

2) Completar satisfactoriamente un programa aprobado de adiestramiento de mecánico de abordo que sea apropiado al tipo adicional en que desea clasificar.

63.35 Requisitos de conocimientos.

a) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo, debe pasar un examen escrito sobre lo siguiente:

1) Las normas de éste Reglamento que se aplican a los deberes de un mecánico de abordo;

2) La teoría y aerodinámica de vuelo;

3) Meteorología básica con respecto a las operaciones del motor;

4) Cálculos de peso y balance.

b) El solicitante para la expedición original o una habilitación adicional de tipo de mecánico de abordo debe pasar una prueba escrita para el avión para el cual se está calificando, en lo siguiente:

1) Prevuelo;

2) Equipo de avión;

3) Sistemas del avión;

4) Procedimiento de carga del avión;

5) Procedimientos del avión y operaciones del motor con respecto a las limitaciones;

6) procedimientos operativos normales y coordinación de funciones de la tripulación;

7) Procedimientos de emergencia;

8) Cálculos matemáticos de performance y consumo de combustible.

c) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo debe haber pasado el examen escrito requerido por los párrafos (a) y (b) de esta sección, dentro del período máximo de los (90) días calendario anterior al mes en que tome la prueba de vuelo. Pasada esta fecha, el solicitante deberá tomar un nuevo examen escrito antes de inicial las pruebas de vuelo.

63.37 Requisitos en experiencia aeronáutica.

a) Excepto que esté especificado de otra manera aquí, el tiempo de vuelo para satisfacer los requisitos aeronáuticos de experiencia del párrafo (b) de esta sección debe haber sido obtenido en un avión:

1) Sobre el cual un mecánico de abordo es requerido por este Reglamento; o

2) Que tenga por lo menos tres motores con una potencia de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno, o el equivalente en motores de turbina.

b) El solicitante para una licencia de mecánico de abordo con una habilitación de tipo, debe presentar para esa habilitación evidencia satisfactoria de uno de los siguientes requisitos:

1) Por lo menos 3 años de experiencia práctica diversificada en el mantenimiento de aeronaves, motor de aeronaves (en los que por lo menos estuvo 1 año en mantenimiento de aeronaves multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en motores de turbina), y por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

2) Estar graduado de un curso de capacitación aeronáutica especializada de por lo menos 2 años de duración en mantenimientos de aeronave y motor (en los que por lo menos 6 meses calendarios los cumplió en el mantenimiento de aeronaves multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en el motor de turbina) y por lo menos 5 años de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

3) Poseer un titulo en ingeniería mecánica, eléctrica o aeronáutica de una universidad reconocida o escuela de ingeniería; y por lo menos 6 meses calendario de experiencia práctica en mantener aeronaves multimotores con por lo menos 800 caballos de fuerzas cada uno o el equivalente en motores de motor de turbina, y por lo menos de vuelo de entrenamiento en las tareas de mecánico de abordo;

4) Por lo menos una licencia de piloto comercial con habilitación de instrumento y por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de mecánico de abordo;

5) Por lo menos 200 horas de vuelo en un avión categoría de transporte como piloto al mando o copiloto desempeñando las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando;

6) Por lo menos 100 horas de tiempo de vuelo como mecánico de abordo;

7) La terminación exitosa de un curso aprobado de instrucción teórica y en vuelo, tal como lo proporcionado en el Apéndice A de este RAD, dentro de 90 días antes de que él aplique.

63.39 Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.

a) El solicitante de una licencia de mecánico de abordo con una habilitación de Tipo debe pasar un examen práctico sobre las funciones de mecánico de abordo en la clase de avión para

el cual solicita. La prueba puede darse únicamente en el avión especificado en 63.37 (a).

b) El solicitante debe:

1) Mostrar que él puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos de inspección de pre-vuelo, servicios, arranque, pre-despegue y pos-aterrizaje;

2) En vuelo, debe mostrar que puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos y deberes normales relacionados al avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuese necesarios);

3) Acreditar en vuelo, en un simulador de vuelo o en un dispositivo sintético de entrenamiento para ingeniero de vuelo aprobado, que puede desempeñar satisfactoriamente procedimientos y deberes de emergencia y reconocer y tomar las acciones apropiadas para desperfectos del avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuesen necesarios).

63.41 Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.

El solicitante para una licencia de mecánico de abordo que no aprueba un examen escrito o la prueba de simulador o práctica para esa licencia, puede solicitar una repetición de la prueba:

a) 30 días después de la fecha en que fue desaprobado; o

b) Después de que ha recibido la instrucción o práctica adicional (entrenador sintético de vuelo o entrenamiento teórico o cualquier combinación de estos) que sea necesaria, según la consideración de la DGAC o del instructor del solicitante (si la DGAC ha autorizado que él reciba instrucción adicional) con el fin de preparar al solicitante para un nuevo examen.

63.42 Convalidación de la licencia de mecánico de abordo emitida en base a una licencia de mecánico de abordo extranjera.

a) Licencias emitidas:

1) El titular de una licencia extranjera de mecánico de abordo vigente emitida por un Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que cumpla los requisitos de esta sección, puede obtener una licencia de mecánico de abordo para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana;

2) Toda licencia de mecánico de abordo emitida bajo esta sección, especifica el número y el Estado extranjero de emisión de la licencia de mecánico de abordo sobre la que se basa;

3) Si el titular de la licencia no puede hablar o leer y escribir el idioma español, la DGAC puede poner una limitación en la licencia que considere necesaria para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

b) Certificación y normas médicas:

1) El solicitante debe demostrar que cumple con la vigencia y normas médicas requeridas para otorgársele la licencia extranjera de mecánico de abordo expedida bajo esta sección;

2) El certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento será una evidencia de que el solicitante reúne aquellas normas o exigencias;

3) Sin embargo, un certificado médico emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento no es evidencia de que el solicitante cumple esas normas fuera de la República Dominicana, a menos que el estado emisor de la licencia de mecánico de abordo referida también acepte que el certificado médico es una evidencia de la aptitud física del solicitante para proceder a expedir la licencia de mecánico de abordo extranjero.

c) Habilitaciones emitidas:

1) La habilitación de clase de aeronave especificada en la licencia extranjera de mecánico de abordo del solicitante, cualquier otra emitida a él después de aprobarse bajo los requisitos de este RAD se consignará en la licencia de mecánico de abordo del solicitante;

2) Al solicitante sin una habilitación de clase de aeronave en su licencia de mecánico de abordo extranjera se le puede emitir un tipo de habilitación si demuestra que está vigente y cumple los requisitos para ejercer los privilegios de su licencia de mecánico de abordo extranjera sobre esa clase de aeronave.

d) Privilegios y limitaciones:

1) El titular de una licencia de mecánico de abordo emitida bajo esta sección puede actuar como mecánico de abordo de una aeronave civil matriculada en la República Dominicana sujeto a las limitaciones de este RAD y a cualquier otra limitación adicional colocada en su licencia por la DGAC;

2) El estará sujeto a estas limitaciones mientras esté actuando como mecánico de abordo de la aeronave dentro o fuera de la República Dominicana. Sin embargo, no podrá actuar como mecánico de abordo o en alguna otra categoría como tripulante de vuelo, en una aeronave civil de registro dominicana para llevar personas o propiedades a cambio de retribución, compensación o algún otro beneficio.

e) Renovación de las licencias y habilitaciones:

1) El titular de una licencia emitida bajo esta sección puede tener esa licencia y las habilitaciones puestas en ella, renovadas; si en el momento de la solicitud para la renovación, la licencia extranjera de mecánico de abordo sobre la que se basa esa licencia está vigente;

2) La solicitud para la renovación de la licencia y habilitaciones, deben hacerse antes de la expiración de la misma.

63.43 Requisitos de cursos de capacitación para mecánico de abordo.

a) Para obtener la aprobación de la DGAC de un curso de mecánico de abordo, el centro de instrucción debe remitir una carta a la DGAC solicitando su aprobación; deberá presentar además, tres copias del desarrollo y resumen de todo curso, una descripción de las instalaciones y equipos y una lista de los instructores y sus calificaciones.

b) Los requisitos mínimos para obtener aprobación de un curso de mecánico de abordo están especificados en el Apéndice A de este RAD.

Sección "C" – Tripulantes de Cabina (TC)

63.63 Requisitos para Tripulantes de Cabina (TC)

El o la solicitante de una licencia de tripulante de cabina deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Tener cumplidos los 18 años de edad;

b) Ser dominicano o residente legal;

c) Conocimientos, experiencia, pericia;

d) Poseer un certificado medico de segunda clase vigente, emitido bajo el RAD 67.3 (2);

e) Inglés básico.

63.65 Requisitos de conocimientos.

El solicitante demostrará a la DGAC lo siguiente:

a) Haber terminado satisfactoriamente el 4to año de educación media:

b) Conocimiento de los principios generales de las siguientes materias aeronáuticas:

1) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

2) Organismos Internacionales de Aviación Civil;

3) Meteorología Básica;

4) Aerodinámica Básica;

5) Principios de Medicina Aeroespacial;

6) Relaciones Humanas;

7) Inglés técnico de equipos de emergencia;

8) Primeros auxilios.

c) Conocimiento de Manual General de Operaciones (MGO) del explotador en las siguientes materias aeronáuticas.

1) Deberes y responsabilidades del Tripulante de Cabina;

2) La autoridad del piloto al mando;

2) Política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas;

4) Política de prevención de accidentes y procedimientos generales en caso de accidente;

5) Seguridad: pasajeros y equipajes. Disposiciones relativas a interferencia ilícita de aeronaves;

6) Documentación utilizada por el tripulante de cabina.

d) Conocimientos de los procedimientos del explotador para todo tipo de aeronave:

1) Primeros auxilios: de acuerdo a equipos disponible;

2) Procedimientos de emergencia;

3) Procedimientos de evacuación;

4) Coordinación de las tripulantes;

5) Familiarización con el equipo que operará;

6) Equipos de emergencia a utilizarse en la aeronave que operará según 121.417;

7) Uso del sistema y medios de comunicación con los pasajeros y entre tripulantes;

8) Uso apropiado del equipo eléctrico y luces de la cabina de pasajeros;

9) Curso teórico de supervivencia en mar y en selva;

10) Amaraje (ditching).

63.67 Requisitos de experiencia.

Demostrará que posee la siguiente experiencia:

a) Haber aprobado satisfactoriamente un curso inicial teórico y práctico en tierra, sobre todas las materias establecidas en 63.65 de esta sección, en una empresa de servicio aéreo y/o en un centro de instrucción debidamente reconocido por la DGAC. El curso en mención tendrá una duración no menor de 25 días ni mayor de 60 días.

b) Deberá haber completado una instrucción mínima en vuelo de 20 horas bajo la supervisión de un supervisor de vuelo. Ambos, estudiantes e instructor, deberán ser programados en adición a la tripulación de cabina titular mínima durante la operación.

c) Para efectos de realizar la instrucción en vuelo, el solicitante deberá estar provisto de una licencia provisional expedida por la DGAC por un período de 60 días, prorrogables por 30 días más.

d) Al finalizar su instrucción de vuelo, el instructor de vuelo otorgará el visto bueno para su evaluación final con la DGAC.

63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.

El solicitante de una licencia de tripulante de cabina deberá aprobar un examen teórico en la DGAC y un examen práctico ante el inspector de la DGAC.

63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.

a) Para ser habilitado en un nuevo tipo de aeronave, el titular de una licencia vigente de tripulante de cabina de a bordo deberá demostrar conocimientos en los puntos establecidos en 63.65 (d) de este RAD.

b) Para esto, deberá haber aprobado satisfactoriamente un curso de transición en tierra del tipo de aeronave en la que se habilitará, debidamente reconocido por la DGAC, en una empresa de servicios aéreos o en un centro de instrucción autorizado.

c) Deberá haber completado un mínimo de 5 horas de instrucción de vuelo, incluyendo 5 despegue y aterrizajes en el equipo en el que se habilitará, bajo la dirección de un supervisor de vuelo programado en adición a la tripulación mínima operacional.

63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.

Para ser habilitado como supervisor de vuelo, el titular de una licencia de tripulante auxiliar de a bordo deberá demostrar ante la DGAC lo siguiente:

a) Tener una licencia de tripulante de cabina (TC) vigente;

b) Tener por lo menos 1,500 horas de vuelo;

c) No haber sido sancionado por infracciones a la seguridad.

63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.

Además de las atribuciones propias de su licencia, el supervisor de vuelo tendrá las siguientes:

a) Ser responsable de la cabina de pasajeros bajo la dirección del capitán o copiloto al mando;

b) Cuidar que los miembros de la tripulación de cabina programada se encuentren en posesión de su licencia vigente y certificado medico;

c) Asegurar el desempeño eficiente de los tripulantes de cabina en sus funciones, particularmente en lo que concierne al cumplimiento de las normas de seguridad establecidas en la legislación aeronáutica.

63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.

Para la renovación de la habilitación de supervisor de vuelo de tripulante de cabina requiere haber ejecutado no menos de 100 horas en los 12 meses precedentes a su renovación.

63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante de cabina.

El solicitante para el otorgamiento de una habilitación de instructor de vuelo de tripulante de cabina, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Haber cumplido los 21 años de edad.

b) Demostrará a la DGAC sus conocimientos sobre:

1) Técnicas de instrucción teórica y práctica;

2) Evaluación del progreso de los estudiantes en las asignaturas respectivas;

3) Elementos de enseñanza;

4) Principios pedagógicos;

5) Preparación de programas de instrucción;

6) Utilización de ayudas pedagógicas;

7) Análisis y corrección de los errores de los estudiantes;

8) Técnicas de evaluación.

63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante de cabina.

a) Ser titular de una licencia de tripulante de cabina vigente;

b) Estar habilitado en el equipo en que ha de impartirse instrucción;

c) Tener no menos de 1,500 horas de vuelo como Tripulante de cabina;

d) Tener no menos de 100 horas de vuelo en el equipo en que ha de impartirse instrucción.

63.81 Habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes de cabina.

El solicitante deberá haber aprobado un examen escrito en la DGAC, sobre conocimientos técnicos y funciones de un instructor, así como fundamentos de enseñanza, y aprobar un examen práctico en tierra y en vuelo antes inspector de la DGAC, durante la cual demostrará su idoneidad para impartir instrucción.

63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante de cabina.

a) El titular de la habilitación de instructor de cabina, puede impartir instrucción inicial,

de transición y de refrescamiento en tierra y en vuelo a titulares y/o aspirantes a licencia o habilitaciones de tripulantes.

b) El titular de una habilitación de instructor de cabina, no puede realizar las tareas de un instructor a menos que dentro de los 24 meses procedentes

1) Se haya desempeñado por lo menos tres meses como instructor de tripulante de cabina y haya entrenado a no menos de 10 estudiantes en el curso de refrescamiento;
2) Haya aprobado una prueba de evaluación y actualización que acredite que el solicitante reúne los estándares requeridos en este RAD;

3) En el caso de no cumplir el requisito del párrafo (b)(1) de este RAD, será necesario aprobar un curso teórico y práctico de refrescamiento para instructor.

63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

El solicitante de una licencia de tripulante de cabina o de una habilitación que hubiera sido reprobada en un examen escrito o la prueba práctica, puede rendir una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha en que fue reprobado.

b) Si fue reprobado en el examen teórico, tiene que presentar un certificado de una instrucción adicional en tierra firmada por un instructor habilitado.

c) Si fue reprobado en la prueba práctica, tiene que presentar un certificado de la instrucción en vuelo adicional, firmada por un instructor habilitado.

RAD 65

- LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACION DE VUELO.

INDICE

Sección "A" – Generalidades.

65.1 Aplicabilidad.
65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.
65.5 Disminución de la aptitud psicofísica.
65.11 Solicitud y expedición.

65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.
65.15 Duración de la licencia.
65.16 Cambio de nombre o apellido, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.
65.17 Pruebas: Procedimientos generales.
65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.
65.19 Repetición de pruebas.
65.20 Solicitudes, Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación, reproducción o alteración.
65.21 Cambio de dirección.
65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.
65.33 Requisitos generales de elegibilidad.
65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.
65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.
65.38 Expedición Simultánea de dos Habilitaciones de Controlador (a) Tránsito Aéreo.
65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.
65.41 Validez de las habilitaciones.
65.43 Desempeño de labores.
65.44 Uso de drogas prohibidas.
65.45 Mal uso del alcohol.
65.47 Máximo de horas.
65.49 Reglas de operación general.
65.50 Requisitos de vigencia.

Sección "C" – Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.
65.55 Requisitos de conocimientos.
65.57 Requisitos de experiencia.
65.59 Pericia.
65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente de Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos.
65.61 Cursos para certificación de Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos. Contenido mínimo de horas.
65.63 Atribuciones de la licencia y condiciones que deben observar para ejercerla.

Sección "D" – Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).
65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.
65.73 Habilitaciones.
65.75 Requisitos de conocimientos.
65.77 Requisitos de experiencia.
65.79 Requisitos de habilidades.
65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.
65.81 Privilegios y limitaciones generales.
65.85 Habilitaciones de aeronave; Privilegios adicionales.
65.86 Habilitaciones de motor; Privilegios adicionales.
65.89 Exhibición de la licencia

Sección "E" - Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.
65.601 Requisitos mínimos.
65.603 Experiencia.
65.605 Pericia.
65.607 Requisitos Psicofísicos.
65.609 Validez de la habilitación.

Apéndice del RAD 65

Apéndice "A" - Cursos para Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos.

Sección "A" - Generalidades

65.1 Aplicabilidad.

Este Reglamento prescribe los requisitos para la expedición de las siguientes licencias y sus habilitaciones asociadas, y las reglas generales de operación para los titulares de esas licencias y sus habilitaciones:

1) Controlador de Tránsito Aéreo;
2) Encargado de Operaciones de Vuelos / Despachador de Vuelos;
3) Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves;
4) Operador de Estación Aeronautica;

65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.

No se emitirá licencia o convalidación bajo la sección "D", de este Reglamento en el país, a ninguna persona que no sea ciudadano dominicano o ciudadano extranjero residente, a menos que la DGAC lo encuentre necesario para la operación o aeronavegabilidad continuada de una aeronave civil registrada con matrícula dominicana, siempre y cuando reúna los requisitos que se prescriben para su obtención.

65.5 Disminución de la aptitud psicofísica. Cuando el titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo haya cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo de veinticuatro (24) meses especificado para la licencia se reducirá a doce (12) meses.

65.11 Solicitud y expedición.

a) La solicitud para una licencia y la habilitación de clase apropiada, o para una habilitación adicional, bajo este RAD, debe ser hecha de la forma y manera establecida por la DGAC. Cualquier persona que no sea ciudadano dominicano o residente legal que solicite cualquier licencia o habilitación, deberá observar los procedimientos establecido por la DGAC.

b) El solicitante que cumpla los requisitos de este RAD, tiene el derecho de obtener una licencia y habilitación apropiada.

c) A menos que la DGAC lo autorice, la persona que posea cualquiera de la licencia citadas en 65.1 y que haya sido suspendido no podrá ejercer ningún trabajo para la cual esté habilitado durante el tiempo que dure la suspensión.

d) A menos que en la orden de cancelación o suspensión señale otra cosa:

1) La persona cuya licencia o habilitación es cancelada no podrá solicitar la misma clase de licencia o habilitación hasta un año posterior a la cancelación;

2) La persona cuya licencia o habilitación de mecánico, técnico de mantenimiento, inspector de mantenimiento o reparador aeronáutico es cancelada, no podrá solicitar ninguna de estas licencias o habilitaciones hasta un año posterior a la cancelación.

65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.

a) El dictamen de una sentencia de culpabilidad por violación a las leyes de la República Dominicana, relacionado con el cultivo, procesamiento, venta, posesión, transporte, importación o exportación ilegal de narcóticos, drogas, marihuana, depresivos o drogas estimulantes o sustancias controladas es motivo de:

1) El rechazo a cualquier solicitud de una licencia o habilitación emitida baja este RAD por un período de por lo menos un (1) año después del cumplimiento de la condena;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

b) La comisión de un acto prohibido por 91.19 (a) de este Reglamento es causa de:

1) Rechazo de una solicitud para cualquier licencia o habilitación expedida bajo este RAD por un período de por lo menos 1 año después de la fecha de cometido el acto;

2) Suspensión de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

65.15 Duración de la licencia.

a) Una licencia emitida bajo este RAD mantiene su vigencia hasta que ésta sea entregada, suspendida o cancelada. La vigencia se encuentra condicionada al vencimiento del certificado de aptitud psicofísica el cual tiene una duración de dos (2) años.

b) A menos que sea entregada, suspendida o revocada una licencia de reparador es válida hasta que el titular es relevado de las obligaciones para las cuales el titular fue empleado y certificado.

c) El titular de una licencia o de una habilitación emitida bajo este RAD que es suspendido, o cancelado o que no se extendió su validez, deberá devolverla a la DGAC.

65.16 Cambio de nombre, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.

a) Una solicitud para cambio de nombre y/o apellido en una licencia emitida bajo este Reglamento, deberá estar acompañada por el acta de nacimiento, orden de una corte u otro documento que verifique el cambio. Estos documentos son retornados al solicitante después de ser inspeccionados.

b) La solicitud para el reemplazo de una licencia por pérdida o destrucción deberá ser tramitada mediante una solicitud dirigida a la DGAC. Esta solicitud deberá:

1) Contener el nombre de la persona a quien la licencia le fue emitida, dirección postal permanente, número de cédula de identidad y electoral, fecha de nacimiento y toda información referente al tipo de habilitación, número y fecha de emisión de la licencia; y

2) Cumplir con los requisitos de pago establecidos por la DGAC, para este fin;

4) Una fotografía 2 x 2 de frente.

c) Una solicitud para el reemplazo de una certificación de aptitud psicofísica por pérdida o destrucción deberá ser dirigida a la DGAC, cumplir los requisitos del pago correspondiente y adjuntar las razones que motivan esta solicitud.

d) La persona a la cual una habilitación o un certificado médico o ambas, le fue emitida bajo este Reglamento y han sido perdidas, pueden solicitar ante la DGAC, una constancia de que estas certificaciones le han sido emitidas con anterioridad. Está constancia deberá ser portada por el interesado por un período que no excederá de 30 días, mientras reciba un duplicado de certificado bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que él haya sido notificado que sus certificado médico ha sido revocado o anulado. La solicitud de requisito deberá ser hecha en la forma establecida en (b) o (c) de esta sección.

65.17 Pruebas: Procedimientos generales.

a) Las pruebas establecidas por o, bajo este Reglamento serán fijadas en las fechas, lugares y por la persona designada por la DGAC.

b) El grado de evaluación mínimo para la aprobación de toda prueba es 70 por ciento.

65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.

a) Excepto que esté autorizado por la DGAC, ninguna persona puede:

1) Copiar, o intencionalmente sustraer una prueba escrita, bajo este RAD;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de esa prueba;

3) Dar ayuda en esta prueba o recibir de alguna persona durante el período que está siendo realizada;

4) Tomar ninguna parte de esa prueba en beneficio de otra persona;

5) Usar cualquier material o ayuda durante el período que esta prueba está siendo realizada;

6) Intencionalmente causar, asistir o participar en cualquier acto prohibido en este párrafo.

b) Ninguna persona comprometida en un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección, tiene derecho de obtener una licencia o habilitación de instructor bajo este RAD, por el período de 1 año después de la fecha de ese acto. En suma, la comisión de dicho acto es motivo de suspensión o cancelación de cualquier licencia, o habilitación en posesión de esta(s) persona(s).

65.19 Repetición de pruebas.

Un solicitante para una licencia y habilitación o habilitaciones adicionales, que haya sido reprobado en sus pruebas escritas, orales o prácticas puede solicitar una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha que el solicitante ha sido reprobado; o

b) Antes de que los 30 días hayan expirado, si el solicitante presenta un documento firmado por una persona titular de la licencia y habilitaciones que el solicitante desea, certificando que le ha impartido al solicitante instrucción adicional al solicitante y que él considera al solicitante capacitado para una repetición de las pruebas.

65.20 Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación, reproducción o alteración.

a) Ninguna persona puede hacer o causar que se haga:

1) Declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para una licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Anotaciones fraudulentas o intencionalmente falsas en los libros de vuelo, registros (records) o reportes que es necesario mantener, hacer o ser usados, para cumplir con los requisitos de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD.

b) La comisión de cualquier acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección por cualquier persona, es una razón para suspender o inhabilitar a todo titular de una licencia o habilitación emitida por la DGAC.

65.21 Cambio de dirección.

Dentro de los 30 días después de cualquier cambio de dirección permanente el titular de una licencia emitida bajo este RAD deberá notificar a la DGAC, indicando por escrito su nueva dirección.

65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

a) Esta sección se aplica a toda persona que efectúa una de las funciones listadas en el párrafo siguiente para un explotador, o transportador aéreo, o DGAC:

1) Instructores de vuelo o teórico (Se incluyen los instructores CTA);
2) Encargados de Operaciones de Vuelo / Despachadores de vuelo;
3) Personal de mantenimiento;
4) Controladores(as) de tránsito aéreo;

b) La negativa del titular de una licencia, emitida bajo este RAD, para ser sometido a una prueba de drogas y/o alcohol especificada en este Reglamento, cuando sea requerido por el empleador o autoridades competentes en circunstancias especificadas, es causa para:

1) El rechazo de la solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período mínimo de (1) año después de la fecha de la negativa; y

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.

Nadie puede actuar como controlador(a) de tránsito aéreo en una dependencia de control de tránsito aéreo de aeronaves civiles, a menos que:

a) Sea titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con, por lo menos, una de las habilitaciones otorgadas bajo esta sección;

b) Toda persona que cumpla funciones de controlador(a) de tránsito aéreo, deberá poseer, al menos un certificado médico Clase III otorgado bajo el RAD 67.3 (3)

c) Las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo serán las siguientes:

1) Habilitación de control de aeródromo;

2) Habilitación de control de aproximación;

3) Habilitación de control radar de aproximación;

4) Habilitación de control radar de presión para la aproximación;

5) Habilitación de control de área; y

6) Habilitación de control radar de área;

65.33 Requisitos generales de elegibilidad.

Para ser elegible a una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo se requiere:

a) El (la) solicitante habrá cumplido 21 años;

b) Hablar correctamente los idiomas español e ingles, de tal manera que no se tenga impedimento que pueda afectar adversamente a las radiocomunicaciones;

c) Cumplir con 65.35;

d) Certificación de haber completado satisfactoriamente la educación a nivel de bachillerato.

65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.

a) El (la) solicitante de la licencia de controlador de tránsito aéreo: Habrá demostrado un nivel de conocimientos que corresponda al (a la) titular de una licencia de controlador (a) de tránsito aéreo, como mínimo en los temas siguientes:

1) **Derecho Aéreo:** Disposiciones y reglamentos pertinentes al (a la) controlador (a) de tránsito aéreo;

2) **Equipo de control de tránsito aéreo:** Principios, utilización y limitaciones del equipo que se emplee en el control de tránsito aéreo.

3) **Procedimientos operacionales:** Procedimientos de control de tránsito aéreo, comunicaciones, radiotelefonía y fraseología (de rutina, no de rutina y de emergencia); utilización de los documentos aeronáutico pertinentes; métodos de seguridad relacionados con los vuelos.

4) **Navegación:** Los principios de navegación aéreo, los principios, limitaciones y precisión de los sistema de navegación aérea y ayudas visuales;

5) **Meteorología Aeronáutica:** Utilización y evaluación de la documentación e información meteorológicas; origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría.

6) **Conocimientos generales:** Principios de vuelos, principios relativos de la operación y funcionamiento de las aeronaves, los grupos motores y los sistemas, la performance de aeronaves en lo que afecte las operaciones de control de tránsito aéreo.

7) **Actuación humana:** Actuación humana correspondiente al control de transito aéreo.

b) **Experiencias:** El solicitante habrá completado un curso impartido por la DGAC o por un Centro de instrucción reconocido por la OACI y como mínimo tres meses de servicio satisfactorio dedicado al control efectivo del tránsito aéreo bajo la supervisión de

un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a) para proporcionar entrenamiento en el trabajo y haber sido certificado por el supervisor de turno correspondiente. Los requisitos de experiencia especificados para las habilitaciones de controlador(a) de tránsito en 65.37 podrán acreditarse como parte de la experiencia que se especifica en este párrafo.

65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.

Los aspirantes a una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo deberán cumplir con lo siguiente:

1) **Conocimientos.**- El (la) solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas siguientes, en la medida que afecten a su esfera de responsabilidad:

a) Habilitación de control de aeródromo:

1) Disposición general del aeródromo, características físicas y ayudas visuales;

2) Estructura y clasificación del espacio aéreo;

3) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

4) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

5) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

6) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

7) Características del tránsito aéreo;

8) Fenómenos meteorológicos;

9) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

b) Habilitación de control de aproximación y de control de área:

1) Estructura del espacio aéreo;

2) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

3) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

4) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

5) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

6) Características del tránsito aéreo;

7) Fenómenos meteorológicos;

8) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

c) **Habilitaciones de radar de aproximación, de radar de aproximación de precisión y de control radar de área:** El (la) solicitante reunirá los requisitos que se especifican en b) en la medida que afecten en la esfera de responsabilidad; además, habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo a los temas adicionales siguientes:

1) Principios, utilización y limitaciones del radar, otros sistemas de vigilancia y equipo conexo; y

2) Procedimientos para proporcionar como proceda servicios de aproximación, de aproximación de precisión o de control radar de área, comprendidos los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno.

2) **Experiencia.-** El (la) solicitante:

a) Habrá completado satisfactoriamente un curso impartido por la d. DGA C, o por un Centro de instrucción de Aviación Civil reconocido por OACI; y

b) Habrá prestado satisfactoriamente, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a), en un plazo de seis (6) meses inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud, para optar por:

1) **Habilitación de control de aeródromo**: Servicio de control de aeródromo durante un período no inferior a 90 horas o a un mes, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación;

2) **Habilitación de control de aproximación, radar de aproximación, de área o de radar de área:** El servicio de control cuya habilitación se desee, durante un período no inferior a 180 horas o a 3 meses, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación; y

3) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** No menos de 200 aproximaciones de precisión, de las cuales no más de 100 se hayan realizado en simulador radar aprobado para ese fin por la DGAC no menos de 50 de esas aproximaciones de precisión se

habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación; y

c) Si las atribuciones de la habilitación para control radar de aproximación incluyen las aproximaciones con radar de vigilancia, la experiencia incluirá como mínimo 25 aproximaciones con indicador panorámico (PPI) con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicita la habilitación, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) radar de aproximación debidamente habilitado(a).

C) **Pericia.**- Habrá demostrado, a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de control seguro, ordenado y expedito.

65.38 Expedición simultánea de dos habilitaciones de controlador (a) de tránsito aéreo:

Cuando se soliciten simultáneamente dos habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo, la autoridad otorgadora de licencias determinará los requisitos pertinentes basándose en los requisitos de cada habilitación. Estos requisitos no serán inferiores a los de la habilitación de mayor exigencia.

65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Con sujeción a los requisitos establecidos en 65.15 y 65.41, las atribuciones del (de la) titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación serán:

a) **Habilitación de control de aeródromo:** Proporcionar o supervisar como se proporciona el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el cual el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

b) **Habilitación del control de aproximación:** Proporcionar o supervisar como se proporciona el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;

c) **Habilitación de control radar de aproximación:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control radar de aproximación con radares u otros sistemas de vigilancia en el aeródromo o aeródromos para los que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación. Con sujeción al

cumplimiento de las disposiciones de 65.37 B. (c), las atribuciones incluirán el desempeño de funciones en aproximaciones con radar de vigilancia;

d) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio radar de precisión para la aproximación en el aeródromo para el que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

e) **Habilitación de control de área:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área dentro del área de control o parte de la misma para la que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

f) **Habilitación de control radar de área:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área con radar, dentro del área de control o parte de la misma para la que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a).

65.41 Validez de las habilitaciones.

La habilitación perderá su validez cuando el (la) controlador(a) de tránsito aéreo haya dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere durante seis (06) meses o más, tratándose de habilitaciones de control de aeródromo, control de aproximación y control de área, o durante tres (03) meses o más, tratándose de habilitaciones de control radar de aproximación, control radar de precisión para la aproximación y control radar de área. La habilitación seguirá sin validez mientras la DGAC no haya comprobado nuevamente la aptitud del (de la) controlador(a) para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.

Con la finalidad de mantener vigente su (s) habilitación (es), el (la) controlador (a) de tránsito aéreo deberá demostrar que ha cumplido con el ejercicio de sus atribuciones, por lo menos, durante 30 horas al mes en los últimos dos (2) meses y contar con la calificación satisfactoria de un instructor de entrenamiento en el trabajo.

En el caso de que el (la) controlador (a) haga uso de sus vacaciones, permisos o comisión de servicio, que no le permitan mantenerse en el uso de sus atribuciones por espacio máximo de dos (02) meses, bastará con la calificación del supervisor para mantener la vigencia de su(s) habilitación (es).

65.43 Desempeño de labores.

a) Un (a) controlador(a) de tránsito aéreo debe desempeñar sus funciones de acuerdo a las limitaciones de su habilitación, y a los procedimientos y prácticas prescritas en los manuales previstos para la seguridad, orden y fluidez del tránsito aéreo.

b) Un (a) controlador(a) habilitado para el control de aeródromo puede ocupar cualquier posición operativa en la torre de control a la que está habilitado, sin embargo no

puede emitir autorizaciones de vuelo por instrumento (IFR) sin la autorización del control de aproximación o área.

c) Un(a) controlador(a) que no posea una habilitación correspondiente a una determinada posición de control, puede actuar en esa posición bajo la supervisión de un controlador(a) que posea la habilitación respectiva para dicha posición.

d) Un controlador(a) de tránsito aéreo no deberá impartir instrucción en un ambiente operacional, a menos que la DGAC lo autorice expresamente, otorgándole la designación de instructor para entrenamiento en el trabajo.

e) La DGAC no puede a sabiendas emplear a cualquier persona, ni cualquier persona puede trabajar para los Servicios de Transito Aéreo, ya sea en forma directa o por contrato, para que cumpla cualquier función de Control de Transito Aéreo, si la persona tiene un resultado positivo en la prueba de droga o se ha negado a someterse a esa prueba.

f) La DGAC no puede utilizar a ningún contratista para que efectúe cualquier función de Control de Transito Aéreo, a menos que la DGAC ponga a prueba a cada empleado para tal función.

65.44 Uso de drogas prohibidas.

a) Ninguna persona podrá ejercer como controlador de tránsito aéreo mientras esa persona esté bajo los efectos de estupefacientes, drogas o alcohol.

65.45 Mal uso del alcohol.

1) Este RAD se aplica a empleados que efectúan servicio de control de tránsito aéreo en una Dependencia de Control de Transito Aéreo.

2) **Concentración de alcohol.** Ningún controlador de Tránsito Aéreo deberá reportarse a servicio o permanecer en servicios durante el desempeño de sus funciones "mientras ha tomado alcohol en una concentración de 0.04% ó más". Ningún superior que tenga conocimiento de que un controlador(a) ha consumido o muestre evidencia de haber consumido alcohol, deberá permitir que ese controlador efectúe o continúe efectuando las funciones de Control de Transito Aéreo.

3) **Empleo de alcohol en el servicio:** Ningún controlador deberá ingerir alcohol mientras efectúa sus funciones, ningún superior que tenga conocimientos de que el controlador está ingiriendo alcohol mientras efectué las funciones a su cargo deberá permitir que el controlador continúe efectuando dichas funciones.

4) **Uso de alcohol antes del trabajo**. Ningún controlador deberá efectuar servicio de Control de Transito Aéreo dentro de las 8 horas de haber ingerido alcohol. Ningún superior

que tenga conocimiento de que tal empleado ha estado ingiriendo alcohol dentro de las 24 horas deberá permitir al empleado que efectúe o continúe efectuando dicho servicio.

5) **Uso de alcohol a continuación de un accidente:** Ningún empleado, que tenga conocimiento de un accidente que involucró un avión para el cual él haya efectuado la función de seguridad próximo al momento del accidente, deberá ingerir alcohol durante las siguientes ocho (8) horas después del accidente, a menos que se le haya practicado una prueba post accidente, o el encargado haya determinado que la actuación del empleado no pudo haber contribuido al accidente.

6) **Rehusarse a someterse a la prueba de alcohol solicitada:** Ningún controlador deberá rehusar a someterse a una prueba al azar de alcohol o a una prueba post accidente. Ningún encargado deberá permitir que un empleado que se niega a someterse a tal prueba efectúe o continúe con las funciones a su cargo.

65.47 Máximo de horas.

Excepto en caso de emergencia, los Controladores de Tránsito Aéreo para todas las dependencias estarán sujetos al régimen de turnos y limites de horas de servicio establecidos en el Reglamento de Deberes y Funciones del Personal de Control de Tránsito Aéreo.

65.49 Reglas de operación general.

a) Todo controlador de tránsito aéreo debe ser portador de su respectivo certificado médico vigente en el momento del desempeño de sus funciones.

b) Toda persona que posee una licencia de controlador de tránsito aéreo deberá tenerla disponible cuando efectúa sus tareas en una dependencia de control de tránsito aéreo, y deberá presentar su licencia y su certificado médico para inspección, a pedido de la DGAC.

c) Un controlador de tránsito aéreo no podrá desempeñar sus funciones durante cualquier período de deficiencia física, que lo haga incapaz de reunir los requisitos físicos para su certificado médico vigente. Sin embargo, si la deficiencia es temporal, él puede efectuar servicios que no sean afectados por tal deficiencia siempre que otro controlador titular de una licencia y habilitado esté presente en el servicio.

d) Un controlador de tránsito aéreo titular de una licencia no puede desempeñar sus funciones con un equipo que haya sido encontrado inadecuado.

e) El titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo o un solicitante de ella deberá someterse a cualquier prueba que establezca la DGAC y colaborar absolutamente con la realización e implementación de dicha prueba.

65.50 Requisitos de vigencia.

La licencia es un documento de carácter definitivo, sin embargo el ejercicio de las funciones que la misma faculta, queda en suspenso en los casos en que:

a) Su titular permanezca inactivo de la función aeronáutica, un tiempo mayor que el establecido para cada caso;

b) Se interrumpa o caduque la validez de la aptitud psicofísica;

c) El programa de entrenamiento permanente o refrescamiento no haya sido cumplido por el titular;

d) Su titular haya sido inhabilitado temporal o definitivamente para la función de Controlador de Tránsito Aéreo que se trate, por infracciones cometidas a las disposiciones legales y reglamentarias en vigencia;

e) Cuando se encuentre en un proceso de evaluación de su capacidad operativa, cuando así lo disponga la DGAC.

Sección "C" – Encargado de Operaciones de Vuelo / Despachador de Vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.

El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo deberá reunir los siguientes requisitos:

Edad.- El (la) solicitante habrá cumplido 21 años.

65.55 Requisitos de conocimientos.-

1) Demostrará ante la DGAC un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de operaciones de vuelo le confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) **Derecho aéreo.** Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo; los métodos y procedimientos apropiados a los servicios de transito aéreo;

b) **Idioma.** Debe hablar, escribir y entender el idioma español y por lo menos leer el idioma técnico inglés, o tendrá una limitación escrita en su licencia;

c) **Conocimiento general de las aeronaves**:

1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos;

2) Las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores;

3) Una lista de equipo mínimo.

d) **Cálculo de la performance y procedimientos de planificación de vuelo:**

1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance y las características de vuelo de la aeronave; cálculos de carga y centrado.

2) Planificación de operaciones de vuelo, calculo de consumo de combustible y autonomía de vuelo; procedimientos de selección de aeropuertos de alternativa; control de vuelos de crucero en ruta, vuelos a grandes distancias;

3) Preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los servicios de transito aéreo.

4) Principios básicos de los sistemas de planificación

e) **Actuación humana**. Pertinente a las funciones de Encargado de Operaciones de Vuelo / Despachador de Vuelo;

f) **Meteorología:**

1) Meteorología aeronáutica: el desplazamiento de los sistemas de presión; la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

2) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma, tales como AIP, NOTAM.

g) **Navegación:** Los fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular al vuelo por instrumento.

h) **Procedimientos operacionales**

1) La utilización de documentos aeronáuticos;

2) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;

3) Los procedimientos relativos a accidentes e incidentes de aeronaves; los procedimientos de vuelo para emergencias;

4) Los procedimientos relativos a la interferencia ilícita y el sabotaje contra aeronaves.

i) **Principios de vuelo.** Los principios de vuelo relativos a la categoría correspondiente de aeronave; y

h) **Radiocomunicaciones:** Los procedimientos para comunicarse con las aeronaves y estaciones terrestres pertinentes.

2) El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo debe pasar una prueba escrita en:

a) Las regulaciones que se aplican a las obligaciones de un encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo;

b) El sistema general de recolección y divulgación de los informes del tiempo;

c) Interpretación de los reportes del tiempo en aviación incluyendo la observación y los símbolos que se prescriben en el AIP;

d) Los fundamentos de la meteorología que se aplican particularmente a las operaciones aéreas:

i) Mapas de los vientos de superficie y altura, características generales de las masas de aire, sistema frontal incluyendo sus símbolos y nomenclatura;

ii) Forma de las nubes y su importancia, y

iii) Formación de hielo, turbulencias, tormentas, niebla a bajas alturas, vientos de altura, patrón de presión de vuelo, la influencia en las condiciones meteorológicas en tierra y principios generales de los pronósticos y su análisis.

e) Principios de navegación aérea particularmente respecto a la operación instrumental y procedimientos.

f) Facilidades de comunicación y procedimientos.

g) Facilidades a la navegación aérea y procedimientos.

h) Procedimientos del control de tráfico aéreo.

3) Un informe de la prueba es enviado al solicitante. La nota aprobatoria es evidencia, por un período de veinticuatro (24) meses después de la fecha de haber rendido la prueba, de que el solicitante ha cumplido con este requisito.

65.57 Requisitos de experiencia.

El solicitante de una licencia de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo debe presentar documentación y evidencia que satisfaga a la DGAC, de que él tiene la experiencia prescrita en todos los párrafos que siguen.

El solicitante habrá adquirido experiencia en los siguientes campos:

a) Un total de dos (2) años de servicio en una de las funciones especificadas en el 1) a 3) inclusive, o en una combinación cualquiera de las mismas, siempre que en los casos de experiencia combinada, la duración del servicio en cualesquiera de esas funciones no sea inferior a un año:

   1) Miembro de la tripulación en transporte aéreo; o

   2) Meteorólogo en un organismo dedicado a despacho de aeronaves de transporte; o

   3) Radio operador en transporte aéreo; o

   4) Controlador de tránsito aéreo; o supervisor técnico de encargados de operaciones de vuelo o de sistema de operaciones de vuelo de transporte aéreo; o bien,

b) Ayudante en actividades de despacho de vuelos de transporte aéreo, durante un año como mínimo; o bien

c) Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

d) Habrá prestado servicio bajo la supervisión de un encargado de operaciones de vuelo durante noventa (90) días como mínimo, en el período de seis (6) meses que preceda inmediatamente a su solicitud.

65.59 Pericia.

Habrá demostrado que es apto para:

a) Efectuar un análisis operacionalmente aceptable de las condiciones atmosféricas reinante valiéndose de una serie de mapas y partes meteorológicas diarios; proporcionar un informe operacionalmente valido sobre las condiciones meteorológicas prevalecientes en las inmediaciones de una ruta aérea determinada;

pronosticar las tendencias meteorológicas que afecten al transporte aéreo, especialmente en relación con los aeródromos de destino y de alternativa

b) Determinar la trayectoria de vuelo óptima correspondiente a un tramo determinado, y elaborar en forma manual o por computadora, planes de vuelo precisos;

c) Proporcionar la supervisión operacional y la asistencia necesaria a los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, reales o simuladas, apropiada a las obligaciones del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo.

65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente del encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo.

a) La licencia del encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo se renovará cada dos (2) años y para tal efecto deberá presentar a la DGAC el correspondiente certificado médico Clase III.

b) Deberá haberse dedicado a las actividades propias de su licencia por lo menos tres (3) meses durante los últimos doce (12) meses. En caso que no se cumpla con este último requisito, será necesario pasar por una prueba escrita y práctica correspondiente.

c) Deberá hacer un curso y una evaluación de refrescamiento cada 2 años.

65.61 Cursos para certificación de encargado de operaciones de vuelo / despachador de vuelo. Contenido y mínimo de horas.

a) Un curso de encargado de operaciones de vuelo / despachador aprobado para obtención de la licencia debe:

1) Proveer instrucción en las áreas de conocimiento y tópicos enlistados en el apéndice A de este RAD;

2) Incluye un mínimo de 200 horas de instrucción.

b) Un solicitante de aprobación de un curso de encargado de operaciones de vuelo/despachador de aeronaves debe someter un sílabo que describa los principales tópicos y subtópicos a ser cubiertos y el número de horas propuestas para cada uno.

c) Títulos de temas adicionales del curso para encargado de operaciones de vuelo/despachador de aeronave pueden ser incluidos, sin embargo las horas propuestas para cualquier tópico no enlistado en el Apéndice A de este RAD debe ser en adición al mínimo de 200 horas de curso requerido en párrafo (a) de esta sección.

d) Para el propósito del cumplimiento de un curso aprobado, un estudiante puede sustituir una experiencia previa o un entrenamiento para la porción del mínimo de 200 horas de entrenamiento. El operador del curso determinará el número de horas acreditables basado en la evaluación de experiencia o entrenamiento para determinar si es comparable a porciones del currículo del curso aprobado. Las horas acreditadas, incluyendo el total de horas y la base para ello, debe ser puesta en el record del estudiante requerido por el 65.70(a) de este RAD.

65.63 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, será prestar servicios en calidad de tal, con responsabilidad respecto a toda área para la cual el solicitante satisfaga los requisitos estipulados.

Sección "D" – Técnico (a) Mecánico (a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).

a) Para obtener una licencia de mecánico de mantenimiento, una persona debe:

1) Ser mayor de 18 años de edad.

2) Estar apto para hablar, leer y escribir el idioma español.

3) Haber cumplido todas las pruebas prescritas según 65.75 y 65.79 dentro de un período de doce (12) meses; y demostrar tener conocimientos de inglés técnico básico.

4) Cumplir con las partes de este Reglamento que se ajusten a las habilitaciones deseadas.

5) Deberá haber completado satisfactoriamente el examen médico Clase III según el RAD 71.3 (3)

b) El mecánico que posea una licencia y que solicite una habilitación adicional deberá dentro de un período de seis (6) meses, aprobar las pruebas prescritas por 65.75 y 65.79 para la habilitación adicional solicitada y demostrar experiencia práctica mínima de dos (2) años en la habilitación adicional solicitada.

65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.

1) Para la renovación de la licencia de mecánico de mantenimiento, será necesario presentar cada veinticuatro (24) meses ante la DGAC lo siguiente:

   i) Constancia laboral que indique dedicación a las actividades propias de su licencia los doce (12) meses precedentes a su solicitud de renovación;

   ii) Aprobar las evaluaciones teóricas y prácticas que la DGAC determine, según 65.75 y 65.79 de este RAD.

2) Ningún titular de una licencia de mecánico expedida bajo este RAD, podrá ejercer los privilegios de su licencia a menos que pueda demostrar que:

   i) Que ha ejercido, las funciones de mecánico y sus habilitaciones; por lo menos seis (6) meses; o

   ii) Supervisado otros mecánicos o ha supervisado en capacidad ejecutiva el mantenimiento, alteraciones de aeronaves o una combinación de éstas.

65.73 Habilitaciones.

a) Las siguientes habilitaciones son emitidas bajo esta sección:

   1) Estructura.

   2) Grupo Motor.

   3) Estructura y Grupo Motor

65.75 Requisitos de conocimientos.

a) Todo solicitante para una licencia o habilitación para mecánico, debe reunir los requisitos de experiencia aplicables de 65.77.

b) Deberá conocer las regulaciones aplicables de los RAD 21,43, 65 y 91.

c) Deberá aprobar un examen escrito que comprenda montaje, funcionamiento, inspección, así como principios de construcción de las actividades que se indican:

   1) Aeronaves en su totalidad;

   2) Estructuras metálicas y afines;

3) Sistemas motopropulsores y accesorios;

4) Aviónica.

d) El solicitante debe aprobar toda sección de la prueba con una nota mínima de 75%, antes de solicitar las pruebas orales y prácticas prescritas por 65.79.

65.77 Requisitos de experiencia.

Todo solicitante de una licencia de técnico mantenimiento de aeronaves y sus habilitaciones debe presentar un certificado de graduación o certificado de término en una escuela técnica de mantenimiento de aviación certificada o evidencia documentaria que satisfaga a la DGAC de:

a) Por lo menos cuatros (4) años de asistente de mecánico de aviones, motores y/o aviónica, o dos (2) años de instrucción reconocida.

b) Demostrar conocimiento básico de inglés técnico.

65.79 Requisitos de habilidades.

Todo solicitante de una licencia o habilitación debe aprobar un examen oral y práctico sobre la habilitación que solicita.

Las pruebas cubren las destrezas del solicitante en la ejecución practica de los temas evaluados en la prueba escrita.

65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.

Siempre que una escuela técnica de mantenimiento de aviación, certificada bajo los requisitos de la DGAC, demuestre que cualquiera de sus estudiantes ha alcanzado niveles satisfactorios en la escuela y está preparado para efectuar las pruebas orales y prácticas prescritos en 65.79, el estudiante puede tomar estas pruebas durante la parte final de su entrenamiento en el currículum aprobado, antes que él reúna los requisitos de experiencia aplicables de 65.77 y antes de que él apruebe cada sección de las pruebas escritas señaladas por 65.75.

65.81 Privilegios y limitaciones generales.

a) Un mecánico con licencia puede efectuar o supervisar el mantenimiento, mantenimiento preventivo de una aeronave o accesorio, o una parte de ello, para el cual está habilitado, (excluyendo reparaciones mayores, alteraciones mayores de hélice y cualquier reparación o alteración de instrumento) y puede efectuar trabajos adicionales de acuerdo con: 65.85, 65.86 a) y 65.86 b). Sin embargo, él no puede supervisar ningún mantenimiento o alteración de cualquier aeronave o accesorio o parte de ello para el cual él está habilitado, a menos que él haya efectuado el trabajo concerniente con anterioridad. Si

él no ha efectuado este trabajo antes, él puede mostrar su habilidad para hacerlo, ejecutándolo ante un inspector de la DGAC o bajo la directa supervisión de un inspector con licencia y apropiadamente habilitado o un reparador aeronáutico debidamente calificado, el cual ha tenido experiencia previa en la operación específica a supervisar.

b) Un mecánico con licencia no puede ejercer los privilegios de esta licencia y sus habilitaciones, a menos que conozca y comprenda las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y los manuales para el mantenimiento o reparación específica a realizar.

65.85 Habilitaciones de aeronave; privilegios adicionales.

Un mecánico con licencia y habilitación de aeronave puede aprobar y retornar al servicio una aeronave o cualquier dispositivo o parte relacionada con la misma, después que se ha efectuado la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 de este Reglamento en la aeronave, o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

65.86 Habilitaciones de motor; privilegios adicionales.

a) Un mecánico con licencia habilitado en motores puede aprobar y retornar al servicio un motor o hélice o cualquier parte relacionada o dispositivo, después que se ha efectuado, la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 en el motor, hélice o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

b) El poseedor de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves con habilitación estructura y grupo motor, puede liberar para servicio una aeronave después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones y/o reparaciones.

65.89 Exhibición de la licencia.

Toda persona que posea una licencia de mecánico, mantendrá este documento consigo o dentro del área inmediata donde él ejerce los privilegios de la licencia, y los presentará a requisito de un inspector autorizado de la DGAC o un representante de la Junta Investigadora de Accidentes.

Sección "E"- Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.

Se les otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI u otro curso aeronáutico, impartido por la DGAC, o de un centro de instrucción reconocido por la OACI.

65.601 Requisitos mínimos.

Se les otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica o aquellas personas que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/O2l de la OACI u otro curso aeronáutico equivalente impartido por la DGAC, o de un centro de instrucción reconocido por la OACI, además de cumplir los siguientes requisitos:

a) **Edad:** los aspirantes a una licencia para Operador de Estación Aeronáutica habrán cumplido 18 años.

b) **Conocimientos:** los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica, habrán de poseer y demostrar a la DGAC sus conocimientos sobre:

i) Los niveles de conocimientos de los idiomas español e inglés requeridos para desarrollar las funciones propias de Operador de Estación Aeronáutica, los cuales deberán hablar y escribir sin impedimentos que puedan afectar la comunicación con el usuario.

ii) Servicios de transito aéreo que se proporcionan dentro del espacio aéreo de República Dominicana.

iii) Las funciones específicas de una Estación Aeronáutica, sus métodos, sistemas y métodos de trabajo, las relaciones y enlaces con los servicios internacionales, gubernamentales, con las áreas aeronáuticas especializadas de la organización y servicios afines.

iv) Recopilación, preparación y divulgación de la documentación integrada de Información Aeronáutica (AIP), Suplementos AIP, Enmiendas AIP, AIC, NOTAM, Resumen NOTAM, PIB.), las partes correspondientes del RAD 91.

v) Conocimientos sobre la documentación OACI para la prestación de los Servicio de Información Aeronáutica, tales como:

A.- Anexo 15 al Convenio de Chicago, sobre los Servicio de Información Aeronáutica.

B.- Documento 8126, Manual de los Servicios de Información Aeronáutica.

C.- Anexo 4 al Convenio de Chicago, sobre Cartas Aeronáuticas.

D.- Documento 8697, Manual de Cartas Aeronáuticas.

E.- Documento 8400, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea: abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)

F.- Cualquier otra documentación relacionada con los Servicios de Información Aeronáutica (AIS).

G.- Procedimientos Operacionales:

1) Procedimientos radiotelefónicos, fraseología aeronáutica, red de telecomunicaciones;

2) Disposiciones y reglamentos aplicables al (a la) operador(a) de Estación Aeronáutica.

3) Equipo de telecomunicaciones: Principios, utilización y limitaciones del equipo de telecomunicaciones en una Estación Aeronáutica.

65.603 Experiencia.

a) Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI, u otro curso aeronáutico impartido por la DGAC que ésta considere equivalente. Además habrá prestado servicios satisfactorios durante 3 meses como mínimo, a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a); o

b) En el período de doce (12) meses que preceda inmediatamente a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a), durante 6 meses como mínimo.

c) El personal que no haya cumplido satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI u otro curso aeronáutico impartido por la DGAC y que se encuentre prestando sus servicios en una Estación Aeronáutica habrá de cumplir con los requisitos para optar por dicho curso.

d) El personal que no haya realizado el curso AIS/021, habrá de haber laborado por más de cinco (5) años en una Estación Aeronáutica y haber demostrado experiencia e idoneidad probada, para ser evaluado por la DGAC para la obtención de una licencia de Operador(a) de Estación Aeronáutica.

65.605 Pericia.

Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán de demostrar a la DGAC, un nivel apropiado a las atribuciones que se le confiere, la habilidad, el discernimiento y la actuación que se precisan para cumplir eficientemente sus responsabilidades y demostrar competencia respecto a:

a) El manejo del equipo de telecomunicaciones que se utilice; y

b) La transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos de manera eficaz y precisa.

65.607 Requisitos Psicofisicos.

El dictamen médico para los aspirantes a una licencia de Operador (a) de Estación Aeronáutica, se basará en los siguientes requisitos de aptitud psicofísica; se exigirá que los aspirantes a esta licencia estén exentos de:

a) Cualquier deformidad congénita o adquirida que afecte el desarrollo de las funciones a realizar;

b) Cualquier incapacidad, activa o latente, aguda o crónica;

c) Cualquier herida, lesión' o secuela de alguna intervención quirúrgica que sea capaz de causar una deficiencia funcional que pueda afectar el buen desempeño de sus funciones; y

d) Cualquier historia clínica diagnosticada o comprobada que según dictamen médico acreditado, le impida ejercer en forma segura las atribuciones de. la licencia AIS, o la habilitación solicitada a la misma, con relación a lo siguiente:

1. - Psicosis

2.- Alcoholismo

3.- Drogadicción y Fármaco - dependencia

4.- Desórdenes de la personalidad particularmente lo suficientemente graves como para verse manifestado repentinamente mediante acciones evidentes; y

5.- Anomalía mental o neurosis

e) Certificado Medico Clase III.

65.609 Validez de la habilitación.

La licencia de operador (a) de estación aeronáutica tendrá una validez de 24 meses. Para la revalidación se deberá aprobar un examen teórico AIS/02 1 de la OACI o cualquier otro examen de un curso aeronáutico impartido por DGAC, con un aprovechamiento mínimo de 70 % de acuerdo a los requisitos de 65.17 (B).

De no obtener el porcentaje mínimo de 70%, habrá de someterse a otra prueba dentro de un máximo de 30 días la cual habrá de ser aprobada con un 80%.

La licencia de Operador (a) de Estación Aeronáutica perderá su validez cuando éste no la haya revalidado en un periodo superior a un año después de la fecha de vencimiento del mismo.

Apéndice "A" - Cursos para Encargados de Operaciones de Vuelos/Despachadores de Vuelos

A) Plan general del curso de entrenamiento.

No es necesario que el plan general de estudios del curso, tenga los títulos de las materias dispuestos exactamente como lo están en el siguiente ejemplo. Cualquier disposición de títulos y subtítulos será satisfactoria, si se toma en cuenta que todas las materias nominadas en esta sección, están incluidas. Toda materia general del plan de estudios, deberá ser desglosada, en detalle, para mostrar los items que se cubrirán. Materias adicionales, especialmente aquellas que no estén íntimamente asociadas con el entrenamiento de jefes de operaciones de vuelo, podrán ser enumeradas, tan pronto como los requerimientos de tiempo dedicados a dichas materias, no interfieran con el tiempo mínimo básico dedicado a las materias principales.

B) Formato general del plan de estudios para el entrenamiento y requerimientos del curso.

El plan de estudios entregado para su aprobación debe estar presentado en hojas sueltas, debe incluir un índice del contenido y una explicación mínima del material que cubrirá el curso, y además debe incluir lo siguiente:

Materias:

1) Sección "C" de la parte 65 de este Reglamento,

2) RAD 91,103 y 121 de este Reglamento,

3) "Reglas concernientes a accidentes de aeronaves, incidentes de aeronaves, aeronaves declaradas en estado de emergencia e investigación de seguridad";

4) Meteorología:

(a) Propiedades básicas de la atmósfera:

i) Composición,
ii) Densidad,
iii) Medidas,

iv) Circulación general del aire,
v) Calentamiento solar;

(b) Nubes:

i) Formación,
ii) Condensación,
iii) Precipitación,
iv) Uso del conocimiento de nubes en el pronóstico del tiempo,
v) Estabilidad e inestabilidad.

(c) Análisis de las masas del aire:

i) Clasificación,
ii) Condiciones de vuelo a ser encontradas,
iii) Uso del conocimiento de las masas de aire para pronósticos del tiempo;

(d) Análisis de frentes:

i) Estructura y características,
ii) Secuencias de nubes en frentes,
iii) Establecimiento de frentes de acuerdo a los tipos de nubes,
iv) Frentes en la República Dominicana y variaciones estacionales,
v) Atmósfera de vuelo en frentes,
vi) Ciclones y anticiclones;

(e) Niebla:

i) Tipos,
ii) Causas y formación;

(f) Tormentas, huracanes y tornados:

i) Causas,
ii) Métodos de pronóstico del tiempo,
iii) Estructura y complejidad de vientos internos,
iv) Granizo, sus causas y formación;

(g) Turbulencia:

i) Determinación del nivel calmo de vuelo,
ii) Causas;

(h) Interpretación de datos atmosféricos:

i) Secuencias atmosféricas y símbolos,
ii) Diseño de mapas meteorológicos,
iii) Lectura de mapas meteorológicos,
iv) Cartas meteorológicas del espacio aéreo mas elevado,
v) Cartas adiabáticas,
vi) Cargas de vientos a grandes altitudes,
vii) Instrumentos para acopio y registro de datos atmosféricos;

(i) Pronóstico del tiempo:

i) Extrapolación,
ii) Movimiento de frentes y masas de aire,
iii) Isobaras,
iv) Tendencias barométricas;

(j) Aplicación del conocimiento meteorológico.

i) Plan de un vuelo.

(k) Navegación:

i) Estudio de la tierra como un planeta (cartas, mapas y proyecciones),
ii) Proyecciones mercator,
iii) Proyecciones Gnomónicas,
iv) Proyecciones Lambert,
v) Proyecciones policónicas,
vi) Lectura de cartas:

5) Símbolos, marcas terrestres, etc.,

(a) Cálculo de posición por deducción:

i) Variación magnética, términos de error de la brújula, vientos y vectores,
ii) Angulo de corrección,
iii) Conclusiones sobre las desviaciones del viento,
iv) Problemas sobre deriva,
v) Velocidad del viento por corriente doble y simple,
vi) Problemas de intersección,
vii) Radios de acción-problemas,
viii) Problemas de búsqueda de aeronaves perdidas,

ix) Uso de computadoras-problemas;

(b) Radio Navegación:

i) Principios de radio alcance, radiogoniometro, radiobalizas, ILS, CCA,

(c) Radio altímetro, Loram y otros.

(d) Instrumentos de navegación.

(e) Instrumentos de navegación:

i) Altímetro, indicador de velocidad del aire,
ii) Brújula, Indicador de régimen ascensorial y de deriva.

6) Aeronaves

(a) Peso y Balance:

i) Centro de gravedad,
ii) Como determinado,
iii) Límites del centro de gravedad,
iv) Problemas de carga;

(b) Especificaciones de motores- Sistemas de propulsión:

i) Límites de operación,
ii) Consumo de combustible,
iii) Accesorios,
iv) Manual de operación.

(c) Especificaciones de aviones:

i) Equipos de operaciones,
ii) Controles de vuelo, sistema hidráulico del tren de aterrizaje, sistema eléctrico, características de carga, sistemas de capacidad de calentamiento del combustible y ventilación, y equipo para deshielo.

(d) Rendimiento:

i) Efecto del peso, viento, densidad del aire y rendimiento de la aeronave de las pistas y del despegue.

ii) Procedimientos en cabina y ajuste de los controles de mandos, Tipos de control de crucero;

7) Comunicaciones.

(a) Reglas y regulaciones de radiotelefonía.

(b) Reglas y regulaciones de las comunicaciones aeronáuticas de la Autoridad de Aviación Civil.

(c) Comunicaciones del operador con la nave (compañías).

i) Procedimientos y comunicaciones aire/superficie.
ii) Procedimientos y comunicaciones de punto a punto.
iii) Equipos aire/superficie y punto a punto.

8) Vuelo simulador por instrumentos.

i) Familiarización con los instrumentos,
ii) Ubicación del haz radial,
iii) Orientación,
iv) Procedimiento de espera,
v) Procedimiento de descenso,
vi) Procedimientos de aproximación frustrada;

9) Control de tráfico aéreo.

i) Equipos y procedimientos de control de tráfico en rutas aéreas,
ii) Equipos y procedimientos de control de tráfico aéreo.

10) Prácticas en despacho.

(a) Prevuelo:

i) Seguridad,
ii) Ventaja económica,
iii) Tripulación,
iv) Notams,
v) La travesía y la distancia,
vi) La amplitud atmosférica horizontal y vertical,
vii) Vientos,
vii) Pronósticos del tiempo,
viii) Altitud mínima de seguridad,
ix) Plan del vuelo,
x) Plan de vuelo alternado,

xi) Autorizaciones, control de tráfico aéreo, (relacionado al operador de las compañías),
xii) El combustible,
xii) Las cargas,
xiv) La hora de salida.

(b) Durante el vuelo:

i) Reporte de posición
ii) Ajuste del altímetro,
iii) Reportes atmosféricos,
iv) Cambios de los pronósticos de tiempo,
v) Cambios en los instrumentos de altitud,
vi) Cambios de VFR a IFR,
vii) Autorizaciones adicionales,
viii) Procedimientos de emergencia.

(c) Post vuelo:

i) Reporte de llegada,

ii) Diferencias entre el tiempo pronosticado y el tiempo real encontrado durante el vuelo, para operaciones aéreas subsecuentes.

C) Facilidades, equipos y material.

Quienes apliquen para operar como centro de capacitación aprobado para Encargado de Operación de Vuelo / despachador de vuelo, deberán tener las siguientes facilidades, equipos y materiales:

1) Facilidades: Aulas cómodas, adecuadas para la cantidad de estudiantes matriculados. Dichas aulas deberán estar convenientemente ventiladas, iluminadas y a una temperatura cómoda.

2) Equipos y Materiales: Los artículos necesarios para la enseñanza de vuelo simulado por instrumentos, navegación y meteorología, libros de texto aceptables, manuales de operación, mapas de pared, cartas de vuelo, pizarras y ayuda audiovisual en las cantidades necesarias para brindar al estudiante una enseñanza de los aspectos teóricos y prácticos del despacho de una aeronave.

D) Instructores.

1) El número de instructores disponible para conducir el curso será determinado de acuerdo a las necesidades del solicitante. Sin embargo, el promedio de estudiantes por instructor no deberá exceder de 25.

2) Debe de haber por lo menos un instructor que posea una licencia de despachador de vuelos vigente, para encargarse de las coordinaciones del curso de entrenamiento.

E) Revisión del curso de entrenamiento.

Las solicitudes para revisiones de los perfiles, facilidades y equipos deberán ser presentadas de la misma forma que la solicitud original. Las revisiones deberán presentarse de tal forma que pueda reemplazarse una o varias páginas del manual aprobado en las revisiones.

La relación de instructores podrá modificarse en cualquier momento sin necesidad de aprobación, siempre y cuando se mantengan los requerimientos mínimos y se notifique acerca de éstos cambios al departamento de instrucción a la DGAC.

F) Acreditación por experiencia o entrenamiento.

El operador del curso puede evaluar la experiencia previa o entrenamiento del solicitante, y cuando la experiencia o entrenamiento sea equivalente a los cursos incluidos en el currículum aprobado, podrá, de acuerdo a cada caso individual, convalidar dichas materias proporcionando prácticas de entrenamiento. Cuando se aplique ésta convalidación, el total de horas acreditadas se incorporarán como parte del record del estudiante, de acuerdo a lo indicado en el párrafo (g) de éste Apéndice.

G) Record y reportes de los estudiantes.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar llevándose a efecto, a menos que el operador mantenga un cuidadoso record de cada estudiante, incluyendo un registro cronológico de todas las materias dictadas, exámenes y tests. Así mismo, el operador deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil antes del 31 de Enero de cada año, un reporte con los nombres de todos los estudiantes que reprobaron o desistieron, junto con las notas y las razones por las que no aprobaron.

H) Calidad de la instrucción.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar efectuándose, a menos que por lo menos el 80 por ciento de los estudiantes que se presenten para el examen, dentro de los 90 días posteriores a la graduación, sean capaces de aprobar en el primer intento para la licencia de encargado de operaciones de vuelos / despachadores de vuelos.

I) Certificado de graduación del encargado de operaciones de vuelo / despachadores de vuelos.

Todos los estudiantes que aprueben satisfactoriamente el curso de despachadores de vuelo se harán acreedores a un certificado de graduación.

J) Cambio de dueño, nombre o local.

1) Cambio de dueño. - La aprobación para el dictado del curso de despachador de vuelos por parte de un centro de instrucción no continuará efectiva después de un cambio de dueño. El nuevo propietario deberá obtener una nueva aprobación siguiendo los procedimientos prescritos para la aprobación original.

2) Cambio de nombre. La aprobación para el dictado de un curso de un centro de instrucción que cambie de nombre pero no de dueño, seguirá siendo válido siempre y cuando éste cambio sea notificado por el operador del curso, quién emitirá un documento de aprobación bajo el nuevo nombre.

3) Cambio de local. La aprobación para el dictado de un curso continuará con efecto a pesar de que el operador de éste curso cambie de dirección, siempre y cuando éste cambio sea notificado de inmediato a la DGAC local quien revisará las facilidades, comodidades y equipo del nuevo local, y de encontrarlas adecuadas emitirá un documento aprobatorio indicando la nueva ubicación.

K) Cancelación de la aprobación.

1) Si no se cumple o no se mantienen los requisitos estándar solicitados para la obtención de la licencia de operador del curso de despachador de vuelos, se considerará una razón suficiente para descontinuar la aprobación del curso.

2) Si el operador desea cancelar voluntariamente un curso previamente aprobado, deberá enviar una carta a la DGAC solicitando la cancelación.

L) Duración.

La autorización para el dictado del curso de despachador de vuelos caduca a los veinticuatro (24) meses después del último día del mes de expedición.

M) Renovación.

La aplicación para la renovación del dictado de un curso aprobado de Encargado de Operación de Vuelos / despachador de vuelos será solicitada mediante un documento dirigido a las autoridades aeronáuticas, a través del inspector designado, dentro de los 60 días anteriores al vencimiento de la licencia. La aprobación de la misma se otorgará siempre que el operador cumpla con los requisitos solicitados originalmente y mantenga un record satisfactorio como operador.

RAD 67

- REQUISITOS MEDICOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

INDICE

67.0 Glosario. Definiciones.

Sección "A" – Requisitos médicos para el Otorgamiento de Licencias.

Generalidades.

67.1 Generalidades.
67.3 Clase de evaluación médica.
67.5 Requisitos para la evaluación médica.
67.7 Requisitos psicofísicos.
67.9 Requisitos de pruebas de agudeza visual.
67.11 Requisitos aplicables a la percepción de colores.
67.13 Requisitos auditivos.
67.15 Certificado de aptitud psicofísica.
67.17 Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.
67.19 Disposición especial para pilotos agrícolas.
67.21 Tipos de exámenes médicos.
67.23 Exámenes médicos complementarios.
67.25 Dictamen médico acreditado.
67.27 Falsificación, alteración o reproducción de documentos.
67.29 Junta médica.
67.31 Certificado médico de excepción.
67.33 Médicos examinadores del personal aeronáutico.
67.35 Delegación de autoridad.
67.37 Funciones de los médicos examinadores.
67.38 Disminución de la aptitud psicofísica.
67.39 Evaluación aptitud psicofísica Clase I. Expedición y Renovación de la Evaluación.
67.41 Evaluación aptitud psicofísica Clase II. Expedición y Renovación de la Evaluación.
67.43 Evaluación aptitud psicofísica Clase III. Expedición y Renovación de la Evaluación.

GLOSARIO

67.0 Definiciones.

Convalidación (de una licencia). Medida tomada por la DGAC, mediante la cual en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Dictamen Médico Acreditado. La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la DGAC para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sean necesarios.

Droga. Sustancia simple o compuesta de origen natural o sintético, que, al ingresar al organismo, puede modificar la salud de los seres humanos y que se utiliza en la preparación de medicamentos, medios diagnósticos etc. Sustancia o preparado medicamentoso de efecto estimulante, deprimente o narcótico.

Droga alucinógena. Tipo de droga que se caracteriza por producir alucinaciones en los consumidores. Aunque ésta no es su única propiedad, se exhibe como su efecto más destacado y dominante en el organismo de los consumidores. Entre las drogas alucinógenas de mayor uso se destacan las siguientes: Dietilamida del ácido lisérgico (LSD-25), peyote, mezcalina u otras similares.

Drogas deprimentes o estimulantes. Todas las que contengan cualquier cantidad de ácido barbitúrico o cualquiera de sus sales, cualquier derivado del ácido barbitúrico que se determine como capaz de formar hábito; toda droga que contenga cualquier cantidad de anfetaminas o cualquiera de sus isómeros ópticos; cualquier sal de anfetamina o cualquier sal de un isómero óptico de anfetamina, dietilamina del ácido lisérgico. Tienen potencial para el abuso, debido a su efecto deprimente o estimulante en el sistema nervioso central o a su efecto alucinógeno.

Drogas narcóticas. Cualquiera de las siguientes sustancias, ya sean producidas directa o indirectamente extrayéndolas de sustancias de origen vegetal, independientemente por medio de síntesis química, o por una combinación de extracción y síntesis química:

a) El opio, las hojas de coca y los opiáceos;

b) Cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de opio, hojas de coca u opiáceos;

c) Cualquier sustancia y cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de la misma, que sea químicamente idéntica a cualquiera de las sustancias mencionadas en (a) y (b), con la excepción de que las palabras “Drogas Narcóticas” no incluyen las hojas de coca descocainizadas, ni extractos de hojas de coca, si dichos extractos no contienen cocaína o ergotinina.

Evaluación Médica. Prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica. Se expide a raíz de la evaluación, hecha por la DGAC, de un informe sometido por el examinador médico designado que hizo el reconocimiento médico del solicitante de la licencia.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dichas licencias.

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Solicitante. Persona que, por primera vez, por revalidación o por revaloración, se somete a un examen médico, con el fin de obtener un certificado de aptitud psicofísica de una determinada clase.

Sección "A" - Requisitos médicos para el Otorgamiento de Licencias

67.1 Generalidades.

Los médicos acreditados por la DGAC, deben de solicitar el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 de la OACI), el cual contiene textos de orientación para la práctica de la medicina de aeronáutica civil.

Las normas contenidas en este Reglamento no pueden ser suficientemente detalladas para abarcar por sí todas las situaciones individuales posibles. Necesariamente deben quedar a juicio y discreción de todo médico examinador designado por la DGAC muchas decisiones en relación con la evaluación de la aptitud psicofísica. La evaluación se basará en un reconocimiento médico realizado con todos los recursos de la práctica médica. Se tendrá debidamente en cuenta las atribuciones otorgadas por la licencia que solicite o ya posea el solicitante, así como las condiciones en que el titular de la licencia haya de ejercer esas atribuciones en el desempeño de sus funciones.

67.3 Clase de evaluación médica.

a) Se establecen tres clases de evaluación médica que son las siguientes:

1) Evaluación médica de Clase I;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Licencias de piloto comercial - avión y helicóptero
-Licencias de piloto de transporte aéreo - avión y helicóptero

-Licencias de navegante
-Licencias de ingeniero de vuelo

2) Evaluación médica de Clase II;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Estudiante Piloto
-Licencias de piloto privado - avión y helicóptero
-Licencias de piloto de planeador
-Licencias de piloto de globo libre
-Licencias de tripulante de cabina

3) Evaluación médica de Clase III;

Aplicable a los solicitantes y titulares de:

-Licencias técnico de mecánico de mantenimiento de aeronaves
-Licencias de controlador de tránsito aéreo
-Licencias de encargado operaciones de vuelo / despachador de vuelo
-Licencias de operador de estación aeronáutica

b) El propio solicitante de una evaluación médica suministrará al médico examinador una declaración jurada en el formulario prescrito por la DGAC, con los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria. Se hará saber al solicitante que es necesario que presente una declaración tan completa y precisa como sus conocimientos de estos detalles le permitan, y toda declaración falsa se tratara de conformidad con el dispuesto en las regulaciones.

c) El médico examinador informará a la DGAC de todo caso en que, a su juicio, el incumplimiento de cualquier requisito, numérico o no, por parte de un solicitante, sea tal que no considere probable que el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia que solicite o ya posea comprometa la seguridad de vuelo.

d) Los requisitos que se han de cumplir para la renovación de la evaluación médica son los mismos que para la evaluación inicial, excepto cuando se indique explícitamente de otro modo.

67.5 Requisitos para la evaluación médica.

El solicitante de una evaluación médica, con el propósito de obtener o renovar una licencia aeronáutica se someterá a un examen médico basado en los siguientes requisitos:

a) Psicofísico;

b) Visuales y relativos a la percepción de colores;

c) Auditivos.

67.7 Requisitos psicofísicos.

El solicitante de cualquier clase de evaluación médica estará exento de:

a) Cualquier deformidad, congénita o adquirida; o

b) Cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica; o

c) Cualquier herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica, que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones; o

d) Cualquier efecto secundario de cualquier medicamento terapéutico, prescrito o no prescrito que tome; que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

67.9 Requisitos de pruebas de agudeza visual

a) Para las pruebas de agudeza visual, se adoptaran las siguientes precauciones:

1) Las pruebas de agudeza visual se realizaran en un ambiente con un nivel de iluminación que corresponda a la iluminación ordinaria de una oficina (30-60 cdm2);

2) La agudeza visual se medirá por medio de una serie de anillos de Landolt u optó tipos similares, colocados a una distancia del solicitante que corresponda al método de prueba adoptado.

67.11 Requisitos aplicables a la percepción de colores.

a) Se exigirá que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores cuya percepción se necesita para desempeñar con seguridad sus funciones.

b) Se examinará al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de laminas pseudocromáticas de Ishihara o cualquier otro procedimiento para este estudio que sea autorizado por la DGAC, con luz de día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por los iluminantes normalizados CIE C o D_{65}, especificado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).

c) El solicitante utilizará la(s) corrección(es) necesaria(s) según estipula 67.39 (b), 67.41 (b) y 67.43 (b), mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

d) El solicitante que obtenga un resultado satisfactorio de acuerdo con las condiciones prescritas por la DGAC será declarado apto. Se declarará no apto al solicitante que no haya obtenido un resultado satisfactorio en tal prueba, a menos que pueda distinguir con facilidad los colores utilizados en la navegación aérea e identificar correctamente las luces usadas en aviación. Los solicitantes que no cumplan con estos criterios serán declarados no aptos, excepto para la evaluación de Clase 2, con la siguiente restricción: "valida de día únicamente".

e) Las gafas de sol que se usen durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación de la que se sea titular, deberían ser no polarizantes y de un color gris neutro.

67.13 Requisitos auditivos.

a) El solicitante no tendrá ninguna deficiencia auditiva que comprometa el buen desempeño de sus funciones mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

b) Los audiómetros de tono puro que se utilicen para la determinación auditiva deberán estar calibrados a cero, según la recomendación R-289 de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

67.15 Certificados de aptitud psicofísica.

Ninguna persona podrá ejercer los privilegios de su licencia o habilitación, a menos que posea un certificado de aptitud psicofísica válido y de la clase aprobada a la categoría de licencia o habilitación de licencia o habilitación del portador.

Los certificados de aptitud psicofísica son las formas oficiales autorizadas por la DGAC, en las que se reportan los resultados del examen médico practicado a dicho personal, así como las limitaciones y/o recomendaciones de carácter médico que, en concepto del médico examinador, deben anotarse en ella cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependan del cumplimiento de tal limitación.

67.17 Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.

Categoría de Licencia	Clase de Certificado	Período de Validez (meses)	
		Menor de 40 años	Mayor de 40 años
Piloto Transporte Línea Aérea (avión)	I	6	6
Piloto Transporte Línea (helicóptero)	I	6	6
Piloto comercial (avión)	I	12	6
Piloto comercial (helicóptero)	I	12	6
Piloto privado (avión)	II	24	12
Piloto privado (helicóptero)	II	24	12
Mecánico de a bordo	I	12	6
Piloto de planeador	II	24	12
Piloto de globo libre	II	24	12
Piloto de ultraliviano motorizado	II	24	12
Estudiante piloto	II	24	12
Tripulante de Cabina	II	12	12
Controlador transito aéreo	III	24	12
Enc. Operaciones de vuelo (EOV)	III	24	24
Técnico mecánico de mant. aeronaves	III	24	24
Operador Estación Aeronáutica	III	24	24

a) Los períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica podrán reducirse a criterio de la DGAC cuando se requiera, por razones de carácter médico, realizar una evaluación más frecuente del solicitante.

b) En los casos en que el portador de un certificado de aptitud psicofísica de 1^{era} Clase, no ejerza funciones de piloto de transporte de línea aérea (TLA), el período de validez de dicho certificado se extenderá a:

-(12) meses para aquellas operaciones aéreas que requieran un certificado de aptitud psicofísica Clase II.

-(24) meses para aquellas operaciones aéreas que requieren un certificado de aptitud psicofísica Clase III.

67.19 Disposición especial para pilotos agrícolas.

El solicitante de una habilitación para piloto agrícola, además de los requisitos psicofísicos requeridos para su licencia, deberá someterse a pruebas especiales de laboratorio y por equipos médicos, según corresponda, como son:

1) Actividad colinesterásica en sangre total;

2) Electrocardiograma;

3) Hemograma completo;

4) Pruebas de detención para alcohol y drogas.

67.21 Tipos de exámenes médicos.

Los exámenes médicos al personal aeronáutico serán de tres tipos:

a) **Examen médico inicial.** Es aquel que se practica por primera vez a un solicitante de una licencia aeronáutica.

b) **Examen médico periódico.** Es aquél que se practica a los titulares de una licencia aeronáutica para los fines de revalidar la misma. La periodicidad de este tipo de examen está supeditada a los períodos de validez de las diferentes clases de certificados de aptitud psicofísica.

c) **Examen médico de revaloración.** Es aquél que se practica al titular de una licencia aeronáutica vigente, bajo las siguientes condiciones:

1) Después de un incidente o accidente de aviación;

2) Después de una intervención quirúrgica o una enfermedad con duración mayor de tres (3) semanas. En el caso de personal femenino después de un parto o aborto;

3) A solicitud de la DGAC o de persona por aquella designada;

4) A solicitud del propio titular de una licencia aeronáutica.

67.23 Exámenes médicos complementarios. Se realizaran exámenes de laboratorio y diagnóstico por equipos médicos, para descartar o comprobar patologías en el personal aeronáutico de acuerdo a la clase de aptitud psicofísica aplicable.

67.25 Dictamen médico acreditado.

Cuando en circunstancias especiales exista falta de cumplimiento por parte de un solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico ó de otra clase, lo cual no sea probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicitó o que ya posea, ponga en peligro la seguridad del vuelo en tal sentido, la DGAC, emitirá el dictamen médico que acredite tal decisión, tomando en cuenta la idoneidad profesional, pericia, experiencia del solicitante y las condiciones de operación valuadas por expertos, según sea necesario.

67.27 Falsificación, alteración o reproducción de documentos.

Cualquier persona que cometa acciones fraudulentas, que ofrezca declaraciones falsas en una aplicación para poder obtener un certificado médico, efectúe alteraciones del log book registro (récord), reporte o certificado médico o que reproduzca para fines dolosos un certificado médico, le será cancelado su certificado medico hasta tanto la DGAC previamente notificada emita una decisión final.

67.29 Junta médica.

La Junta Médica es un comité evaluador de casos clínicos que ameritan revisión, conformado por médicos especialistas pertenecientes a la DGAC, además de otros médicos especialistas externos consultados para el caso que lo amerite.

La Junta Médica tendrá la facultad de emitir un dictamen médico acreditado, permitiendo ejercer las funciones de vuelo al solicitante de un certificado de aptitud psicofísica, siempre y cuando sea preservada la seguridad de vuelo. Será presidida por un médico designado por la DGAC, el cual convocará a las reuniones necesarias. Al titular de una licencia que luego de una revisión de su caso, le sea emitido un dictamen medico acreditado, se le otorgará un certificado medico de excepción.

La Junta Médica tendrá la facultad de cancelar el certificado de aptitud psicofísica al solicitante que de acuerdo a la patología que presente, pudiera incapacitarle para las funciones que desempeñe.

67.31 Certificado médico de excepción.

El certificado medico de excepción es un documento autorizado por la DGAC por medio del cual se permite a un titular de licencia aeronáutica ejercer sus funciones aunque posea una condición medica que no cumpla con algún requisito de la evaluación medica correspondiente al tipo de licencia que posee, siempre que dicha condición sea estática no progresiva y la persona haya sido considerada capaz de realizar sus funciones sin poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas. El certificado medico de excepción será numerado y se anexará al certificado medico del solicitante, enunciando la razón por la que se le otorga, así como los defectos físicos que presenta al portador. Solo se expedirá para una clase determinada, no pudiendo el médico examinador otorgar un certificado médico con una clase superior a la determinada en el certificado de excepción.

Este certificado no vence y solo será revocado si el médico examinador comprueba que la condición médica empeora o percibe cambios desfavorables, en cuyo caso referirá el expediente a la DGAC confirmando lo antes expuesto, para los fines de revaloración por una Junta Médica.

67.33 Médicos examinadores del personal aeronáutico.

a) Los médicos examinadores del personal aeronáutico serán autorizados y designados por la DGAC.

b) Para obtener la autorización como médico examinador del personal aeronáutico, los interesados deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1) Tener práctica clínica de por lo menos, cinco años;

2) Presentar una solicitud escrita a la DGAC;

3) Demostrar que cuenta con la instrucción adecuada en medicina aeronáutica obtenida en un centro de capacitación reconocido por la OACI;

4) Haber asistido a una sesión sobre procedimientos administrativos, prácticas y actuación operacional de la DGAC.

c) La autorización otorgada según 67.35 (a) tiene una duración de veinticuatro (24) meses, renovable por igual período, si el médico examinador satisface lo indicado en 67.35 (d).

d) Para mantener la autorización y designación según 67.35(a), el médico examinador deberá:

1) Presentar a la DGAC una monografía sobre un tema de medicina aeronáutica al menos una vez cada veinticuatro meses; y

2) Haya emitido, al menos quince certificados de aptitud psicofísica de cualquier clase en el anterior período de validez de la autorización que tiene conforme 67.35(a).

e) La DGAC, para efectos de comprobar la autorización otorgada según 67.35(a), emite documento nominal comprobativo, indicando el número individual del médico, la fecha de expiración de la autorización y según sea necesario, limitaciones o condiciones.

f) La DGAC, revocará la autorización de un médico examinador cuando:

1) Se compruebe que sus funciones no se ajustan a los procedimientos médicos o administrativos prescritos;

2) Por renuncia voluntaria del propio médico;

3) Por no satisfacer los requisitos descritos en 67.35 (d).

67.35 Delegación de autoridad.

a) La DGAC al designar un médico examinador solamente le concede una autorización para efectuar los exámenes médicos y emitir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente.

b) La DGAC no contrae obligación alguna con este profesional, más que la de facultarle, dentro de lo posible, conocimientos técnicos en el campo de la medicina aeronáutica, suficientes para un buen desempeño de la actividad inspectora.

67.37 Funciones de los médicos examinadores.

Sin prejuicio de cualquier otro cargo o función que le asigne la DGAC, las funciones de un medico examinador serán:

a) Practicar los exámenes médicos y expedir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente, a los interesados en examen médico inicial o examen médico periódico, según 67.23.

b) Participar en las reuniones que con el fin de actualizar conocimientos y/o estandarizar normas que lleve a cabo la DGAC.

c) Cumplir con los procedimientos adecuados en la elaboración de los exámenes médicos.

d) Participar en las Juntas Médicas convocadas por la DGAC.

e) Informar a la DGAC la negación o suspensión de un certificado médico, en cuyo caso la propia autoridad tendrá la decisión final.

f) Consultar a la DGAC en caso de duda sobre certificación médica.

g) Diferir los casos que no cumplan los requisitos médicos a la DGAC.

h) Enviar los formularios de evaluación médica así como copia de los certificados médicos a la DGAC con la mayor brevedad posible.

i) Ejercer en su área geográfica una acción de vigilancia médica en cuanto a las condiciones ambientales en las cuales los titulares de licencias aeronáuticas actúan, informando a la DGAC sobre situaciones de insalubridad o deterioro de las condiciones de trabajo de aquellos profesionales de la aviación.

67.38 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) El titular de una licencia dejará de ejercer las atribuciones de ésta y las habilitaciones conexas que le confieren en cuando tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirle de ejercer en condiciones de seguridad dichas atribuciones.

b) Los operadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Retirarlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida;

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, informará a la DGAC de dicha incapacidad;

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b) (2), quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de la aptitud psicofísica que corresponda.

67.39 Evaluación medica Clase I.

a) Todo solicitante de una licencia de piloto comercial avión o helicóptero, de una licencia de piloto de transporte de línea aérea avión o helicóptero, de una licencia de mecánico de a bordo o de una licencia de navegante de abordo, se someterá a un reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase I.

b) Excepto que se indique lo contrario en esta sección, la evaluación medica de Clase I del titular de una licencia de piloto comercial-avión o helicóptero, de una licencia de piloto de línea aérea-avión o helicóptero, de una licencia de ingeniero de vuelo o de navegante, se renovara a intervalos que no excedan de los especificados en estas regulaciones.

c) Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.5, se expedirá al solicitante la evaluación médica Clase I.

d) Requisitos psicofísicos.

El reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis de grado considerado, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en mención, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad del vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los dos años siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia solicitada o que ya posea.

i) No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

4) Todo solicitante deberá someterse, en su primera evaluación, a la aplicación de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de los límites normales;

5) Todo solicitante que en la entrevista psicológica revele datos fuera de los límites normales, deberá ser evaluado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determine si está o no apto para desempeñar funciones aeronáuticas;

6) En caso de revaloración por accidente o incidente de aviación, los titulares de licencias aeronáuticas de esta categoría deberán someterse a exámenes psicológicos, a criterio del médico examinador aeronáutico;

7) Todo solicitante, será sometido en su evaluación inicial, a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.39 (a)(2)(ii) y (iii);

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) Se considerará como causa de incapacidad los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante.

   1) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando sea necesario por razones médicas.

10) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida que pueda interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

   i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como la arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que

desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o el ejercicio, o bradicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, podrán considerarse dentro de lo normal;

ii) La electrocardiografía formará parte del reconocimiento del corazón cuando se otorgue por primera vez un una licencia, y se incluirá en los en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad este comprendida entre 30 y 40 años, por lo menos cada dos años, y partir de esta ultima edad, anualmente.

iii) La electrocardiografía en reposo se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad este comprendida entre 35 y 40 años cada dos años, y a partir de esta ultima edad, anualmente.

iv) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación de todo solicitante con antecedentes de dolor toráxico, con historial de arritmia o de trastornos de la conducción.

11) Todo solicitante o titular de una licencia bajo este tipo de evaluación médica, que sufra de hipertensión, diabetes mellitus o arteriosclerosis de los lechos circulatorios distintos del coronario, será sometido a evaluación mediante prueba de esfuerzo cardiopulmonar en el primer reconocimiento después de establecido el diagnóstico y posteriormente cuando médicamente se considere necesario;

12) El titular de una licencia aeronáutica, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto con las limitaciones y condiciones que estipule la DGAC:

1) Los titulares de licencias a quienes se aplica este tipo de evaluación médica, con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito, tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto-coronario, serán valorados individualmente por la DGAC quien determinará su aptitud;

13) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado se establezca, que su hipertensión esté

bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

14) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante, que comprometa o afecte la operación segura de una aeronave, o sea susceptible de agravarse con el vuelo;

15) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y, subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la DGAC.

16) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud, será causa de que se considere como no apto al solicitante;

17) La espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de un certificado médico, cuando el solicitante tenga diagnóstico o posea historia de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos de forma permanente o periódica y si ha cumplido 40 años de edad. Posteriormente se solicitará a criterio de la DGAC;

18) Los casos de enfisema pulmonar se considerarán como causa de incapacidad si la afección presenta síntomas;

19) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tiene origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

20) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán, considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período que no sea inferior a 3 meses partiendo desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la anterior. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante debería considerarse como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación, según este programa, durante un período total de dos años por lo menos y la composición de todas las radiografías no indique ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta deberá considerarse como inactiva o cicatrizada.

21) Los casos de enfermedad que implique deficiencias funcionales graves del conducto gastrointestinal o sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

22) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

23) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo o sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por estrechez o compresión, se considerará como causa de incapacidad;

24) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, como extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que una junta médica designada al efecto por la DGAC conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en el aire;

25) Los casos de desórdenes del metabolismo, de la nutrición o endocrinas que puedan afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante, se considerarán como incapacitantes;

26) Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten satisfactoriamente controlados sin necesidad de administrar ningún medicamento antidiabético, podrán considerarse como aptos;

27) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad;

28) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen medico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

i) Cuando los casos mencionados arriba se deban a condiciones pasajeras, deberían considerarse como causa de incapacidad temporal.

29) Los casos de drepanocitosis comprobados mediante pruebas adecuadas será motivo de descalificación:

i) La presencia del rasgo drepanocítico no será motivo de descalificación, salvo que haya pruebas médicas fehacientes en contrario.

30) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras se consideraran como de incapacidad temporal;

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad; y

iv) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

31) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad, especialmente los estrechamientos por estrechez o compresión, será eliminatoria. Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

32) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en el sistema urinario, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de sus órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la autoridad médica designada al efecto por la DGAC, que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

33) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectado de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

34) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, se considerarán como incapacitadas;

35) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas, se consideraran individualmente;

36) El embarazo será motivo de incapacidad temporal;

37) En caso de no presentarse ninguna anomalía importante, el dictamen medico acreditado podrá declarar la incapacidad durante los meses intermedios del embarazo;

38) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se la considere apta;

39) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas, se considerarán individualmente;

iv) Ningún titular de licencia femenino ejercerá funciones de vuelo si se encuentra en la trigésima (30) semana de embarazo o si no han transcurrido (6) semanas después del parto.

40) Toda afección activa de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como de incapacidad. Podrá considerarse que no son causa de incapacidad las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o

tendones, y ciertos defectos anatómicos compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

41) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que limite los arcos de movilidad de dicha articulación, serán valorados en forma individual, por la DGAC:

i) Podrán ser considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional no impide el manejo seguro de una aeronave.

42) Los casos en que exista impotencia funcional de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociados a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán valorarse individualmente por la DGAC:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado se certifique que tal limitación no compromete el manejo seguro de una aeronave.

43) Los solicitantes en los que se encuentre el uso de prótesis u órtesis de cualquier tipo, deberán ser valorados, individualmente, por la DGAC:

i) Podrán ser considerados aptos cuando según dictamen médico acreditado, se certifique, que el uso de los dispositivos ortopédicos, no afectan ni comprometen la operación segura de una aeronave en cualquier clase de vuelo.

e) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o anexos, que puedan reducir su función visual correcta, al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones del titular de la licencia y habilitación del solicitante o agravarse en el vuelo;

2) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/20 ó mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores;

i) Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante a condición de que:

(a) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/20, en cada ojo separadamente y que obtenga una agudeza visual de 20/25 o mejor, en cada ojo separadamente, mediante el uso de lentes correctores;

(b) El defecto de refracción deberá estar dentro del margen de +3 o de -3 dioptrías (error esférico equivalente);

(c) Utilice los lentes correctores mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia o habilitación que solicite o ya posea (las condiciones serán anotadas en el certificado de aptitud psicofísica;

(d) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

3) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiere el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la DGAC quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

i) La indicación médica para esta clase de lentes;

ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (visión distante);

iii) Los lentes sean monofocales y sin color;

iv) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes;

v) Se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

4) Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones del párrafo 67.39 (e)(4) (i) y (ii), sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. No obstante, la agudeza visual no

corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico.

i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

(a) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

(b) Cualquier disminución de la mayor agudeza visual corregida;

(c) Aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

5) Los solicitantes cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea menor de 6/60 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación medica inicial y, posteriormente, cada cinco años.

6) Los solicitantes que se hayan sometido a una cirugía que afecte el estado de refracción del ojo, serán declarados no aptos a menos que no tengan secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones inherentes a su licencia y habilitación.

7) Se exigirá que el solicitante pueda leer la carta Snellen a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores para visión próxima, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión próxima se añada a la corrección de las gafas que ya se haya prescrito; sino se ha prescrito dicha corrección, se guardara a mano un par de gafas para visión próxima durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia Cuando se requiera corrección para visión próxima, se exigirá que el solicitante demuestre que le basta con un par de gafas para satisfacer los requisitos de visión lejana y de visión próxima;

8) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de visión próxima a fin de satisfacer este requisito, tendrá que utilizar lentes de predicador, bifocales o quizás multifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los

lentes. La corrección únicamente de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados a la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable:

9) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

10) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario:

   i) Se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, cuando demuestre que ha sido provisto de corrección para la visión binocular próxima y para la visión intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección y que satisface los requisitos previstos en agudeza visual lejana y cercana.

11) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos de Worth en posición primaria;

12) El solicitante no deberá presentar más de (1) dioptría de hiperforia en cualquier ojo, ni esoforía o exoforía mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana.

   i) Los casos en que se encuentre un valor de forias superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la DGAC, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes

A título de informe se indica el rango normal de las amplitudes funcionales en dioptrías prismáticas.

Distancia	Amplitud de Convergencia	Amplitud de Divergencia	Fusión Vertical
6 cm	14 Δ	6 Δ	2.5 Δ
25 cm	38 Δ	16 Δ	2.6 Δ

13) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de cifras normales. Cualquier alteración será valorada por un oftalmólogo a requisito de la DGAC;

14) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC a fin de determinar la aptitud del solicitante;

15) El solicitante o titular de una licencia aeronáutica, que presente visión monocular, como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas, deberá ser valorado en forma individual por un especialista en oftalmología designado por la DGAC, la cual mediante una junta emitirá el dictamen médico acreditado;

16) El solicitante deberá identificar, clara y correctamente las láminas Pseudoisocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizadas con luz del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por la iluminante C o D especificado por la Comisión Internacional de Luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus u Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los numerales del probador de visión, serán clasificados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 placas de Ishihara, podrá a juicio de la DGAC, ser considerado apto, a condición de aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizadas en aviación. Si el solicitante no consigue identificar correctamente cada color, se dará por fracasada la prueba;

iv) El fracaso en las pruebas prácticas, pero calificado en todas las otras áreas, conlleva a la expedición de un certificado de aptitud psicofísica con la limitación:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN CONTROL CON SEÑALES DE COLORES".

17) La estereopsis defectuosa, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para evitar la astenopía quizá no causen la descalificación.

f) Requisitos auditivos:

El reconocimiento médico se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico, ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante.

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de Eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación del lenguaje y el tartamudeo se considerarán como eliminatorios.

6) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hasta 40 años de edad y en adelante, por lo menos cada veinticuatro (24) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

a) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

b) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

g) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase I:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera expedición de un certificado de aptitud psicofísica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si se desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y a continuación cada treinta y seis (36) meses;

ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

iii) Creatinina en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

iv) Ácido úrico en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

v) Colesterol total en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vi) Triglicérido en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vii) H.D.L. - L.D.L. en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses.

67.41 Evaluación aptitud psicofísica Clase II. Expedición y Renovación de la Evaluación

Todo solicitante de la licencia de estudiante piloto, licencia de piloto privado avión o helicóptero, de la licencia de planeador, de la licencia de globo libre o de la licencia de ultraliviano motorizado, se someterá a reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase II.

Excepto cuando se indique de otro modo en esta sección, la evaluación medica de Clase II del titular de una licencia de estudiante piloto, licencia de piloto privado avión o helicóptero, de la licencia de planeador, de la licencia de globo libre o de la licencia de ultraliviano se renovará a intervalos que no excedan de los ya especificados.

Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.1 y 67.3, se expedirá al solicitante la evaluación medica Clase II.

a) Requisitos psicofísicos:

El reconocimiento se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis de grado considerable, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta del cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante sea tal, que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada afecte la seguridad del vuelo, o las funciones aeronáuticas desempeñadas.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los 24 meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea;

4) No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

5) Todo solicitante será sometido en su primera evaluación a pruebas para la detección de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.41 (a) (ii) y (iii);

6) Todo solicitante deberá someterse, a la aplicación de una serie de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de límites normales;

7) Todo solicitante que en la entrevista psicológica de su primera evaluación revele datos fuera de los límites normales, deberá ser valorado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determinará su aptitud para el desempeño de sus funciones aeronáuticas;

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de sus obligaciones;

ii) Epilepsia;

iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

10) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

11) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón congénita o adquirida, que pueda impedirle el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

ii) La electrocardiografía en reposo formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de una licencia, en el primer reconocimiento efectuado después de los 40 años de edad, y a continuación cada cinco años y en los reconocimientos sucesivos en todos los casos dudosos;

iii) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación médica cuando el solicitante posea historial de trastornos cardíacos.

12) El titular de una licencia, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto, con las limitaciones y condiciones que estipule la DGAC;

13) Los titulares de licencias con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto coronario, serán valorados en forma individual por la DGAC quien mediante evaluación determinará sobre su aptitud;

14) Las presiones arteriales sistólicas y diastólicas estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado establezca, que su hipertensión esté bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

15) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante y deberán efectuarse todas las pruebas establecidas según los procedimientos de la DGAC;

16) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la DGAC.

17) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud será causa de que se considere como no apto;

18) La espirometría formará parte de la evaluación inicial del aparato respiratorio cuando se expida por primera vez un certificado de aptitud psicofísica a solicitantes que tengan 40 años de edad y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

19) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas;

20) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tienen origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

21) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período que no sea inferior a tres meses, contados desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la primera. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante se considerará como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación según este programa durante un período total de dos años, por lo menos, y la comparación de todas las radiografías no indique ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta se considerará como inactiva cicatrizada.

22) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad en el caso del personal con licencia de vuelo, en otros casos el personal será considerado en forma individual;

23) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

24) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, se consideraran como causas de incapacidad;

25) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el aparato digestivo y sus anexos con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, será considerado como no apto, hasta tanto la de DGAC haya valorado los detalles de la referida operación y estime que no es posible que sus consecuencias causen incapacidad en el aire cuando se trate de personal con licencia de vuelo;

26) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que pueden interferir la operación segura de una aeronave o el buen desempeño de sus obligaciones, se considerará como incapacitantes;

27) Los casos comprobados de diabetes mellitus que resulten satisfactoriamente controlados, sin necesidad de administrar ningún medicamento antidiabético se considerarán como aptos:

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes será motivo de descalificación, excepto en el caso de medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

28) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad en el caso de solicitantes o titulares de licencias de vuelo;

29) Los casos de hipertrofia localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes de la licencia y habilitación del solicitante;

30) Los casos de drepanocitosis no será motivo de descalificación, salvo que haya prueba médica fehaciente en contrario.

31) Cuando los casos mencionados en 67.41 (a) (29), se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

32) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como de incapacidad;

iv) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

33) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueden causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión, o constricción será eliminatoria:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

34) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en el sistema urinario, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de sus órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la autoridad medica designada al efecto por la DGAC, conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

35) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

36) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el buen desempeño de sus obligaciones, se considerarán como incapacitadas;

i) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas se considerarán individualmente.

37) El embarazo será motivo de incapacidad temporal:

i) Si no se presenta ninguna anomalía importante, el dictamen médico acreditado puede declarar la capacidad durante los meses intermedios del embarazo.

38) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se le considere apta;

39) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que límite los arcos de movilidad de la articulación, serán valorados en forma individual por la DGAC y podrán ser

considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional es compatible con el buen desempeño de las funciones aeronáuticas.

40) Los casos en que se encuentre impotencia de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociado a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán ser considerado no aptos:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado, se certifique que tal limitación no impide el desempeño seguro de las funciones aeronáuticas.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basará en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o sus anexos que puedan reducir su función visual correcta, al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

2) El solicitante tendrá una agudeza visual lejana de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores:

i) Si esta agudeza visual se obtiene solamente mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante, a condición de que:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicite o ya posea.

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición al ejercer las atribuciones que le confiere su licencia.

ii) Si la agudeza visual exigida en 67.41 (b) (3) solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores y la agudeza visual natural en cada ojo separadamente es menor de 20/200, los solicitantes cuyos defectos de refracción en cada ojo separadamente esté dentro del margen de +5 ó de -5 dioptrías (error esférico equivalente) podrán no obstante, ser aceptados

como aptos, de conformidad con un dictamen médico acreditado.

3) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.41 (b) (3), siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repetirá la prueba de refracción. No obstante la agudeza visual no corregida, se mide y se registra toda vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

   i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

      (a) Un estado de la refracción cercano al límite de aceptabilidad;

      (b) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

      (c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

4) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de agudeza visual próxima, tendrá que utilizar lentes bifocales o quizás trifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga a la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes.

   i) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotajes pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

5) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de 20/40, al leer la carta Snellen o su equivalente, a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente.

   i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

ii) No será aceptable la corrección única de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) ya que ello reduce considerablemente la agudeza visual.

6) El solicitante o poseedor de licencia de vuelo no tendrá más de (1) una dioptría prismática de hiperforía en cualquier ojo, ni heteroforía horizontal mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana:

i) Los casos en que se encuentre un valor de forías superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes.

7) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los 4 puntos cardinales de Worth en posición primaria;

8) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la DGAC;

9) En los casos de personal de vuelo que por solicitud voluntaria solicite el uso de lentes de contacto, durante el desempeño de sus actividades aeronáuticas, se autorizará el empleo de este tipo de lentes cuando la DGAC compruebe, después de haber efectuado exámenes repetidos a los interesados:

i) Que los lentes de contacto prescritos corrigen el defecto visual (miopía);

ii) Que los interesados demuestren perfecta tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes.

La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísico.

10) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

11) El solicitante o titular de una licencia de vuelo, que presente visión monocular como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas,

deberá ser valorado en forma individual por un oftalmólogo designado por la DGAC, la cual mediante Junta Médica emitirá el dictamen de aptitud;

12) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudo isocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizados con luz del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificado por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Siete o más errores en las placas de 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de Visión Titmus o Orthorator serán considerados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase para identificar cuatro o más láminas del 1 al 7 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizados en aviación;

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas prácticas se puede expedir el certificado de aptitud psicofísica como:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN IDENTIFICACIÓN DE SEÑALES DE COLORES".

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante. En tales circunstancias, no se otorgarán o renovarán las licencias, a no

ser que se cumplan los requisitos auditivos estipulados en 67.41 (c)(6).

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

   i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave, aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

   i) Los solicitantes que tartamudeen excesivamente se considerarán como no aptos, en el caso del personal que solicite licencia de vuelo.

6) El solicitante de una licencia de vuelo será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

   i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hasta los 40 años de edad y en adelante, cada veinticuatro (24) meses;

   ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

   iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

      a) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

b) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

d) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase II:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera evaluación médica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina únicamente al personal de vuelo, en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

iii) Creatinina en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

iv) Ácido úrico en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

v) Colesterol total en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

vi) Triglicérido en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años;

vii) H.D.L y L.D.L. en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años.

67.43 Evaluación aptitud psicofísica Clase III. Expedición y renovación de la evaluación.

Todo solicitante de una licencia de controlador de tránsito aéreo, técnico mecánico de mantenimiento, encargado de operaciones de vuelo /despachador de vuelo y operador de estación Aeronautica, se someterá a un reconocimiento medico inicial para obtener la evaluación medica de Clase III.

Excepto cuando se indique de otro modo en esta sección, la evaluación medica clase III del titular de una licencia controlador de tránsito aéreo, técnico mecánico de mantenimiento, encargado de operaciones de vuelo /despachador de vuelo y operador de estación aeronáutica, se renovara a intervalos que no excedan de lo ya especificado.

Cuando la DGAC se haya cerciorado de que se cumplen los requisitos previstos en esta sección y las disposiciones generales del 67.1 y 67.3, se expedirá al solicitante la evaluación medica Clase III.

a) Requisitos psicofísicos:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente desempeñar sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis, de grado considerable, que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicite o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones a la licencia solicitada afecte la seguridad de vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad los privilegios de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea:

   i) No se considerará como eliminatoria una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

4) Todo solicitante será sometido en su evaluación inicial a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario con el propósito de descartar lo especificado en 67.43 (a) (ii) y (iii);

5) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el buen desempeño de sus obligaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

6) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismos craneoencefálicos, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

7) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que pueda impedirle el buen desempeño de las obligaciones que le competen. Puede considerarse como apto al solicitante que, según dictamen médico acreditado, se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio;

8) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debido a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

9) La electrocardiografía formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de la licencia;

i) En el primer reconocimiento efectuado después de los 40 años de edad, y a continuación cada treinta y seis (36) meses; y

ii) En los reconocimientos sucesivos en todos los casos dudosos.

El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

10) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión, como no sean aquellos cuyo uso, según dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, es motivo de descalificación;

11) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante:

i) La presencia de varicosidades no será necesariamente eliminatoria.

12) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas.

13) Cuando el solicitante posea historia clínica o diagnóstico de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos en forma permanente o periódica, la espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de una licencia, en el primer reconocimiento después de los 40 años y en los reconocimientos sucesivos, a criterio de la DGAC;

14) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se presume que son tuberculosas, podrán considerarse admisibles.

15) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

16) El solicitante estará completamente exento de hernias que puedan provocar síntomas causantes de incapacidad;

17) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, serán considerados en forma individual;

18) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, se considerarán como incapacitantes;

19) Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten satisfactoriamente controlados sin necesidad de suministrar ningún medicamento antidiabético, se considerarán como aptos.

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes sacarina es motivo de descalificación excepto en el caso de los medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el buen desempeño de sus obligaciones.

20) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante;

21) Cuando los casos mencionados en 67.43 (a) (20) se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

22) Los casos que presenten señales de enfermedad orgánica de los riñones, se consideraran como causa de incapacidad;

i) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal;

ii) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológicamente importante;

iii) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad; las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

23) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión o restricción, será eliminatoria:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

24) A la persona que solicite por primera vez licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

25) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamiento y que es probable que les impidan el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, se considerarán incapacitadas.

26) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Podrá considerarse que no son eliminatorias las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o tendones y ciertos defectos anatómicos compatibles con el buen desempeño de las obligaciones del solicitante.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

El reconocimiento medico se basara en los siguientes requisitos:

1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni

secuelas de cirugía o trauma de los ojos o anexos que puedan reducir su función visual correcta, progresar a grados que impidan el ejercicio seguro de las atribuciones de los titulares de licencias, a quienes se aplica esta evaluación;

2) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente con o sin lentes correctores:

i) Si esta norma de agudeza visual sólo se consigue mediante uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante, a condición de qué:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes de la licencia o habilitaciones que solicite o ya posea;

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

(c) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/100 cada ojo separadamente y el defecto de refracción esté dentro del margen de + 3 o de - 3 dioptrías (error esférico equivalente).

3) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.43 (b) (2) en lo referente al defecto de refracción siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. Tanto la agudeza visual no corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

i) Las condiciones que indican necesidad de obtener un informe oftalmológico:

(a) Un estado de la refracción cercana al límite de aceptabilidad;

(b) Cualquier disminución importante de la agudeza visual corregida;

(c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

4) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de (20/40) al leer la carta Snellen o su equivalente a una distancia de 40 cm. (16pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para su uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

ii) No será aceptable usar más de un par de lentes correctores para demostrar que satisface este requisito visual;

iii) Para determinadas funciones de control de tránsito aéreo puede aceptarse la corrección únicamente para visión próxima. No obstante, esta corrección (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura), reduce considerablemente la agudeza visual lejana;

iv) Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las funciones de tránsito aéreo que el solicitante desempeña.

5) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiera el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la DGAC, quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

i) La indicación médica para esta clase de lentes;

ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (miopía);

iii) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes;

iv) Los lentes sean monofocales y sin color;

v) Se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia;

vi) La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísica.

6) Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción, usaran lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción;

7) Si se usan gafas, se requieren lentes de elevado índice de refracción para minimizar la distorsión del campo visual periférico;

8) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. (12 pulg.) mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario, según se exige en 67.43 (b) (3):

   i) No obstante, se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, a condición de que presente pruebas, que sean satisfactorias para la DGAC, que demuestren que ha sido provisto para la visión binocular próxima y para la visión a distancia intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección.

9) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos cardinales de Worth en posición primaria;

10) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo designado por la DGAC, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

11) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la DGAC a fin de determinar la aptitud del solicitante;

12) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudoisocromáticas de la edición de 24 láminas de Ishihara utilizadas con luz del día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificada por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

   i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de colores (anormal);

   ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de visión Titmus o Orthorator será clasificado como deficiente a los colores;

iii) En caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de colores utilizados en aviación.

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas de percepción a los colores, se anotará en el certificado médico la siguiente limitación:

NO VALIDO PARA FUNCIONES DE CONTROL QUE REQUIERAN IDENTIFICACIONES DE SEÑALES DE COLORES

13) Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las funciones de control de tránsito aéreo que probablemente desempeñará

14) Un solicitante que necesite corrección para visión próxima, tendrá que utilizar lentes de predicador, bifocales o quizá multifocales, para realizar su trabajo de una manera satisfactoria sin quitarse los lentes. La corrección únicamente para visión próxima puede ser aceptable para determinadas funciones, no obstante, la corrección únicamente para visión próxima reduce considerablemente la agudeza visual lejana.

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras se considerarán como causa de incapacidad temporal.

3) No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación en el lenguaje y el tartamudeo son eliminatorios en caso de licencia de controlador de tránsito aéreo y serán evaluados individualmente en los restantes casos.

4) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, podrá ser declarado apto a condición de que:

c) Tenga una capacidad auditiva en cada oído separadamente, equivalente a la de una persona normal, con un ruido de fondo que simule las características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz y a la señales de radiofaros; y

d) Pueda oír una voz de intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

d) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase III:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L en la primera evaluación y posteriormente cada 24 meses;

4) Tipo sanguíneo y factor Rh en la primera evaluación si es desconocido;

5) Glicemia en ayunas;

6) Nitrógeno de la úrea sanguínea;

7) Creatinina;

8) Ácido úrico;

9) Colesterol Total;

10) Triglicérido L.D.L. y H.D.L;

11) Determinación de abuso de drogas y de alcohol en la primera evaluación para la expedición de un certificado de aptitud psicofísica y posteriormente cuando se considere necesario;

RAD 91

- TRANSITO AEREO Y REGLAS DE OPERACION GENERAL

INDICE

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.
91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.
91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.
91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.
91.9 Requisitos del manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.
91.11 Prohibición sobre interferencia con los tripulantes.
91.13 Operación descuidada o arriesgada.
91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.
91.17 Alcohol o drogas.
91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.
91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.
91.23 Condición idónea de la tripulación de vuelo.
91.25 Instrucción.
91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
91.28 Requisitos en las cláusulas de contratos de arrendamientos y contratos de ventas condicional

Sección "B" - Reglas de Vuelos Generales

91.101 Aplicabilidad.
91.103 Acción de prevuelo.
91.105 Tripulación de vuelo en sus posiciones.
91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).
91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.

91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.
91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.
91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.
91.117 Velocidad de las aeronaves.
91.119 Altitudes mínimas de vuelo.
91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.
91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).
91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.
91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.
91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.
91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.
91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.
91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.
91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.
91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.
91.137 Restricciones temporales de vuelo.
91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.
91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.
91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad de jefes de Estado y funcionarios.
91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.
91.144 Restricción temporal de operaciones de vuelo durante condiciones anormales de alta presión barométrica.
91.145-91.149 Reservado.
91.151 Requisitos de cantidad de combustible y aceite para vuelos visuales (VFR)
91.153 Planes de vuelo.
91.155 Reglas de Vuelo Visual (VFR)
91.157 Reservado.
91.159 Tabla de Nivel de Vuelo o Altitud Crucero de acuerdo a la Derrota.
91.161 -91.165 Reservado.
91.167 Reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).
91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.
91.173 Requisito de plan de vuelo y autorización del ATC.
91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).
91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.
91.179 Altitud de crucero y nivel de vuelo por instrumentos.
91.181 Curso a ser volado.
91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.
91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.
91.186 Procedimientos de Falla de Comunicaciones.
91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes del mal funcionamiento.
91.189 Operaciones de categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.
91.191 Manual de categoría II y III.

91.193 Certificado de autorización para ciertas operaciones de Categoría II.
91.195 -91.199 Reservado

Sección "C" - Requisitos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.201 Reservado.
91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.
91.205 Aeronaves civiles motorizadas con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.
91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).
91.209 Luces de aeronaves.
91.211 Oxígeno suplementario.
91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.
91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).
91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.
91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves propulsadas por motores de turbina.
91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).
91.223 -91.299 Reservado.

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.301 Reservado.
91.303 Vuelo acrobático.
91.305 Areas de vuelo de prueba.
91.307 Paracaídas y paracaidismo.
91.309 Remolque de planeadores.
91.311 Remolque.
91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.
91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.
91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.
91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.
91.323 Reservado.
91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.
91.326 -91.399 Reservado.

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.
91.403 Generalidades.
91.405 Requisitos de mantenimiento.

91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
91.409 Inspecciones.
91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.
91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.
91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.
91.417 Registros (récords) de mantenimiento.
91.419 Transferencia de registros (récords) de mantenimiento.
91.421 Registro (récords) de mantenimiento de motores reconstruidos.
91.423 -91.499 Reservado

Sección "F" – Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.
91.503 Equipo de vuelo e información operativa.
91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.
91.507 Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.
91.509 Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.
91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.
91.513 Equipo de emergencia.
91.515 Reglas de altitud de vuelo.
91.517 Informaciones al pasajero.
91.519 Instrucciones al pasajero.
91.521 Arnés de hombro.
91.523 Equipajes transportados.
91.525 Transporte de carga.
91.527 Operación en condiciones de hielo.
91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.
91.531 Requisitos para piloto de segundo mando (copiloto).
91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.
91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.
91.536 -91.599 Reservado

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.
91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.
91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.
91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.

91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).
91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).
91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.
91.613 Materiales para interiores de compartimientos.
91.615 -91.699 Reservado

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

91.701 Aplicabilidad.
91.702 Personas a bordo.
91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.
91.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).
91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).
91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.
91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.
91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.
91.717 -91.799 Reservado

Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones concernientes a los límites de ruido en las operaciones aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD. (Ver nota respectiva).

Sección "J" – Permisos de Desviación (waivers)

91.901 Reservado.
91.903 Política y procedimientos.
91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.
91.907 -91.999 Reservado

Apéndices del RAD 91
Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento.

Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (Sección 91.817).

Apéndice "C"- Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimum Navigation Performance Specifications) (MNPS).

Apéndice "D" - Ver nota respectiva.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones.

Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros.

Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM).

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.

a) Excepto por lo previsto del párrafo (b) de esta sección y el RAD 91.703, esta sección describe las reglas que regulan y deberán ser cumplidas para las operaciones de aeronaves dentro de la República Dominicana y sus aguas territoriales, sin incluir globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados, globos libres sin tripulación regidos por el RAD 101 y vehículos ultralivianos motorizados de acuerdo con el RAD 103.

b) Toda persona que opere una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, fuera de la República Dominicana deberá:

1) **Sobre alta mar**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes y con las disposiciones del Anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Chicago), (Reglamento del Aire).

2) **Sobre otros Estados**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes de esos Estados y los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Chicago) que sean aplicables.

c) Este RAD aplica a cada persona a bordo de una aeronave que sea operada bajo este RAD, a menos que sea especificado de otra manera.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.

a) El piloto al mando de una aeronave es directamente responsable de ésta y es la máxima autoridad para la operación de la misma.

b) En una emergencia que requiera acción inmediata, el piloto al mando podrá desviarse de cualquier regla hasta donde sea necesario para cumplir con la emergencia.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las reglas como lo contempla el párrafo anterior, en caso de que la DGAC lo requiera, deberá someter un reporte por escrito sobre esa desviación dentro de las 24 horas de haber recibido dicho requisito, por parte de la DGAC.

d) El piloto al mando observará las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes de los Estados en que opere la aeronave.

e) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad de la aeronave así como de la seguridad de todas las personas y propiedades a bordo.

f) El piloto al mando tendrá la obligación de notificar a la autoridad competente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente ó incidente grave en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad.

g) El piloto al mando asegurará que las licencias de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, han sido otorgadas o convalidadas por el Estado de matrícula; que están debidamente habilitadas y son de validez actual, y comprobará a su satisfacción que los miembros de la tripulación de vuelo mantienen su competencia.

91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.

Ninguna persona podrá operar una aeronave que esté certificada para más de un piloto, a menos que el piloto al mando cumpla con los requisitos del RAD 61.58 de ese reglamento.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que:

a) Dicha aeronave se encuentre en condiciones aeronavegables.

b) La Aeronave esté debidamente matriculada y que estén abordo sus certificados respectivos.

c) Los instrumentos y equipo instalados en la aeronave sean apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

d) La masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

e) Toda carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta;

f) No se excederán las limitaciones de utilización, contenidas en el manual de vuelo o documento equivalente; y

g) El piloto al mando no iniciará o continuará cualquier vuelo cuando ocurra cualquier condición que afecte la aeronavegabilidad de la misma.

91.9 Requisitos de manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.

a) Excepto como está previsto en párrafo (d) de esta sección ninguna persona puede operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones operacionales especificadas en el manual de vuelo aprobado por DGAC.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana:

1) Para la cual se requiera un manual de vuelo de acuerdo a su certificado de Tipo, a menos que esté disponible en la aeronave, como está previsto en la sección 121.141 (b); y

2) Para la cual un manual de vuelo no es requerido por su certificado de Tipo, a menos que haya disponible un manual de vuelo aprobado, marcas y placas (placards) o cualquier combinación de las mismas.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana, a menos que esa aeronave esté identificada de acuerdo con el RAD 45.

d) Cualquier persona que despegue o aterrice un helicóptero certificado bajo el RAD 29 en un helipuerto construido sobre agua puede hacer cierto vuelo momentáneo como sea necesario para despegue o aterrizaje a través del rango prohibido del límite gráfico de altura / velocidad establecido para ese helicóptero, si ese vuelo a través del rango prohibido toma lugar sobre agua en la cual un amaraje seguro puede ser realizado y si el helicóptero es anfibio ó es equipado con flotadores o otros equipamientos de flotación adecuados, para realizar un amaraje de emergencia seguro distante de la costa.

91.11 Prohibición sobre Interferencia con los Tripulantes.

Ninguna persona deberá asaltar, intimidar, acosar o interferir con un tripulante en el ejercicio de los deberes de tripulante a bordo de una aeronave que es operada.

91.13 Operación descuidada o arriesgada.

Ninguna persona deberá operar una aeronave sin cuidado o temerariamente, de manera tal que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.

Ningún piloto al mando de una aeronave civil permitirá que se arroje de su aeronave en vuelo, objeto alguno que pueda causar un peligro a personas y

propiedades. Esta sección no prohíbe el dejar caer cualquier objeto con la previa autorización de la DGAC, tomando todas las precauciones necesarias para evitar daños o lesiones a personas o propiedades.

91.17 Alcohol o drogas.

a) Ninguna persona podrá o pretenderá ser miembro de una tripulación de vuelo de una aeronave civil:

1) Dentro de las ocho horas después del consumo de cualquier bebida alcohólica;

2) Mientras esté bajo la influencia de alcohol o drogas;

3) Mientras esté usando cualquier droga o medicamento que afecte las facultades de esa persona poniendo en juego la seguridad operacional;

4) Mientras mantenga un 0.04 % ó más de alcohol en su sangre.

b) Excepto en emergencias, ningún piloto de una aeronave civil permitirá que aborden su aeronave personas que obviamente estén bajo la influencia de alcohol, licores o drogas, excepto a pacientes bajo tratamiento médico.

c) Un miembro de la tripulación deberá hacer lo siguiente:

1) Por solicitud del operador para el cual es empleado de un representante de la DGAC o de una autoridad policial, someterse a un examen para indicar el grado de alcohol en la sangre cuando:

i) El operador, el representante de la DGAC o la autoridad policial estén pidiendo el examen para investigar una supuesta violación de la ley del Estado que gobierna el mismo o por los requisitos prohibidos por los párrafos (a)(2) ó (a)(4) de esta sección.

2) Todas las veces en que la Autoridad Civil tenga sospechas de que una persona haya violado los párrafos (a)(1), (a)(2) ó (a)(4) de esta sección, deberá proveer de la tripulación, las cuales deberán indicar el porcentaje de alcohol en la sangre.

d) Cualquier información provista por las pruebas efectuadas según el párrafo (c) de esta sección, podrá ser usada en la evaluación de cualquier certificación.

Todos los resultados de la prueba de sangre se utilizaran como evidencia en cualquier procedimiento legal pertinente a estas regulaciones.

91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil dentro de la República Dominicana con conocimiento del embarque no autorizado de drogas narcóticas, marihuana, drogas estimulantes o sustancias depresivas.

b) Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará en caso de transporte de drogas narcóticas, marihuana y depresivos o estimulantes o sustancias depresivas que hayan sido autorizadas para el transporte por entidades legales del gobierno.

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar, ni ningún operador o piloto al mando de una aeronave puede permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil, en las siguientes aeronaves civiles matriculadas en la República Dominicana:

1) Aeronaves operadas por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos; o

2) Cualquier otra aeronave mientras opere bajo IFR.

b) El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

1) Grabadores portátiles.

2) Audífonos.

3) Marcapasos.

4) Afeitadoras eléctricas.

5) Cualquier otro medio electrónico portátil, que el operador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación o sistemas de comunicación, de la aeronave sobre la cual se utilizarán.

c) En el caso de una aeronave operada por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, la determinación sobre lo prescrito por el párrafo (b)(5) de esta sección deberá ser hecha por ese operador de la aeronave sobre la cual el dispositivo electrónico particular será utilizado. En el caso de otra aeronave, la determinación puede ser hecha por el piloto al mando u otro operador de la aeronave.

91.23 Condición idónea de la tripulación de vuelo.

El piloto al mando será responsable de garantizar que:

a) No se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

b) No se continuará ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones se vea significativamente reducida por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

91.25 Instrucción.

Una aeronave no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que la tripule:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arrendamiento, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

a) No deberá reabastecerse de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté presente el piloto al mando u otra persona designada por éste, listas para iniciar una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

b) La DGAC, podría autorizar el reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando siempre y cuando esto le sea solicitado en cuyo caso deberá mantenerse comunicaciones en ambos sentidos, mediante sistema de intercomunicación de avión u otro medio apropiado entre el personal en

tierra que supervise el reabastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado.

91.28 Requisitos en las cláusulas de contratos de arrendamientos y contratos de ventas condicional

a) Excepto como está provisto en el párrafo (b) de este RAD, las partes envueltas en arrendamientos o contratos de venta condicional en la que aeronaves grandes estén envueltas y que cerraron contratos a partir de Enero 2 de 1973, deberán realizar el arrendamiento por escrito o por contracto que incluya la legalización notarial como párrafo concluyente e inmediatamente precediendo el espacio para las firmas de las partes, que contenga lo siguiente con respecto a cada dicha aeronave:

1) Identificación del Reglamento Aeronáutico Dominicano bajo el cual la aeronave ha recibido mantenimiento e inspeccionada durante los 12 meses que preceden la ejecución del arrendamiento o contrato de venta condicional, y certificación por las partes sobre el estatus de la aeronave en el cumplimiento con los requerimientos aplicables de mantenimiento e inspección halladas en este RAD para operaciones a ser conducida bajo arrendamiento o contrato de venta condicional.

2) El nombre y dirección (hecho a máquina) y la firma de la persona responsable por el control operacional de la aeronave bajo el arrendamiento o contracto de venta condicional, y certificación de que cada persona entiende sus responsabilidades por el cumplimiento con los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos que apliquen.

3) Un documento en el cual la presentación de los factores que pesan sobre el control operacional y pertinentes a los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos puedan ser obtenidos en la DGAC.

b) Los requerimientos del párrafo (a) de esta sección no aplican –

1) A arrendamiento o contracto de venta condicional cuando –

i) La parte a quien la aeronave ha sido cedida es un aerotransportista extranjero o titular de certificado bajo el RAD 121, 135 ó 141.

ii) La parte que suministra la aeronave es un aerotransportista extranjero o una persona que opera bajo el RAD 121 y RAD 141 , o una persona que opera bajo el RAD 135 teniendo autoridad para realizar operaciones a demanda con aeronaves grandes.

2) Para contractos de ventas condicional, cuando la aeronave envuelta no ha sido registrada en ningún lugar previo a la ejecución del contracto, excepto como aeronave nueva bajo certificado de matrícula del vendedor emitido por la DGAC.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave grande de registro dominicano que esté sujeto a arrendamiento o contracto de venta condicional al cual el párrafo (a) de esta sección aplica, a menos –

1) El arrendador o comprador condicional, o el dueño del registro, si el arrendador no es ciudadano de la República Dominicana, haya presentado copia del arrendamiento o contracto que cumpla con los requerimientos de párrafo (a) de esta sección, dentro de las 24 horas de su ejecución al Departamento Legal de la DGAC.

2) Una copia del arrendamiento o contracto que cumpla con los requisitos del párrafo (a) de este RAD esté a bordo de la aeronave. La copia de arrendamiento o contracto debe estar disponible para revisión cuando sea requerido por la DGAC; y

3) El arrendador o comprador condicional, o el dueño registrado si el arrendador no es ciudadano de la República Dominicana, haya notificado personalmente o por vía telefónica a la DGAC. A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, la notificación debe ser dada por lo menos 48 horas antes del despegue en el caso del primer vuelo de esa aeronave bajo ese arrendamiento o contracto e informe a la FAA de –

i) Ubicación del aeropuerto de salida;

ii) La hora de salida; y

iii) El número de registro de la aeronave envuelta

d) La copia del arrendamiento o contracto suministrada a la DGAC bajo el párrafo (c) de este RAD, sea comercial o información financiera obtenida de una persona. Por lo tanto, es confidencial y no estará disponible por parte de la DGAC para inspección pública o copia.

e) Para el propósito de este RAD, un arrendamiento significa cualquier acuerdo por una persona a suministrar una aeronave a otra persona por paga o alquiler, sea con o sin tripulación de vuelo, a diferencia del acuerdo para venta de una aeronave y contracto de venta condicional. La persona suministrando la aeronave es referida como el arrendatario, y la persona a quien se le suministra, es el arrendador.

Sección "B" - Reglas de Vuelo Generales

91.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglamentos de vuelo que gobiernan la operación de aeronaves dentro de la región de información de vuelo (IFR) de la República Dominicana publicados en el AIP.

91.103 Acción de pre-vuelo.

Cada piloto al mando deberá, antes del inicio de un vuelo, familiarizarse con toda la información disponible que concierna a ese vuelo. Esta información debe incluir:

a) Para un vuelo instrumental (IFR) o un vuelo fuera de la vecindad de un aeropuerto, reportes meteorológicos y pronósticos del tiempo, requerimientos de combustible, alternativas disponibles si el vuelo planeado no puede ser completado, y cualquier atraso de tráfico conocido del cual el piloto al mando ha sido avisado por el ATC;

b) Para cualquier vuelo, distancias de las pistas de los aeropuertos a ser usados, y la información para despegue y aterrizaje siguiente:

1) Para aeronaves civiles para el cual un Manual de Vuelo aprobado de Helicóptero o de avión que contenga el dato sobre distancia de despegue y aterrizaje sea requerido, utilizar el dato de distancia para despegue y aterrizaje contenida dentro de éste; y

2) Para otras aeronaves civiles que no están contenidas en el párrafo (b)(1) de esta Sección, otra información confiable apropiada a la aeronave, relacionada al perfomance de la aeronave bajo los valores previstos según la elevación del aeropuerto e inclinación de pista, peso máximo de la aeronave, viento y temperatura.

91.105 Tripulación de vuelo en sus posiciones.

a) Durante el aterrizaje, el despegue y mientras esté en vuelo, todo miembro de la tripulación deberá:

1) Ocupar su posición, a menos que su ausencia sea necesaria en la ejecución de sus deberes y referentes a las operaciones de la aeronave o en situaciones concernientes a sus necesidades fisiológicas; y

2) Mantener abrochado su cinturón de seguridad todo el tiempo en que ocupe su posición.

b) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de una aeronave civil registrada en la República Dominicana deberán mantener su cinturón de hombros abrochados mientras ocupe su posición, durante el despegue y el aterrizaje. Este párrafo no se aplicará:

1) Si el asiento en la posición de dichos miembros de la tripulación no está equipado con el cinturón de hombro; o

2) Si dichos miembros no pueden ejercer sus funciones normales con el cinturón de hombro puesto.

91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).

a) A menos que sea autorizado por la DGAC:

1) Ningún piloto al mando podrá despegar una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola), a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada en cuanto a lo concerniente del funcionamiento y uso del cinturón de seguridad (abrochado/ desabrochado).

2) Ningún piloto al mando de una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola etc.), podrá mover en la superficie, despegar o aterrizar dicha aeronave, a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada que su cinturón de seguridad debe estar abrochado.

3) Toda persona a bordo de una aeronave registrada en la República Dominicana, deberá durante el movimiento en tierra, despegue y aterrizaje ocupar un asiento o litera aprobada que tenga un cinturón de seguridad debidamente abrochado. Sin embargo:

i) Un niño menor de dos (2) años puede ser sostenido por un adulto que ocupe un asiento o litera apropiada;

ii) Los niños menores de dos (2) años pueden ocupar un sistema contenedor de niño ofrecido por el operador siempre que cumpla con los siguientes requisitos:

(a) El sistema contenedor debe estar aprobado por la DGAC;

(b) El sistema debe ser asegurado aproximadamente a un asiento o litera aprobada orientado hacia adelante.

(c) El niño debe estar asegurado en el sistema contenedor y no debe exceder el límite de peso aprobado para el mismo.

iii) Cualquier persona puede usar el piso de la aeronave como asiento, siempre y cuando esa persona esté a bordo con el solo propósito de realizar prácticas de paracaidismo.

b) Ningún explotador puede despegar o aterrizar una aeronave, a menos que todos los respaldos de asientos de pasajeros estén en posición vertical, excepto que la DGAC apruebe expresamente el desvío de este requisito. Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, este párrafo no se aplica cuando:

1) Los respaldos de los asientos están ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con la sección 121.310 (f)(3) de ese RAD;

2) Los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse verticalmente por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del operador siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave de la categoría transporte, a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad combinado y arneses de hombro que cumplan con los requerimientos especificados en la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

d) Todo auxiliar de a bordo debe tener un asiento en el compartimiento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requerimientos de la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

e) Todo ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados debe tener esos elementos adecuadamente colocados y abrochados sobre sí durante el despegue y aterrizaje.

f) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de todo asiento desocupado, si están instalados deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con el rápido regreso de los ocupantes en una emergencia.

91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada para instrucción de vuelo sin que la aeronave tenga completamente funcionando los controles duales. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos puede ser implementada en una aeronave de un motor que tenga un solo control transferible para los alerones y los elevadores cuando:

1) El instructor ha determinado que el vuelo pueda hacerse sin peligro; y

2) La persona que tenga los controles posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil en vuelo por instrumentos simulado sin que:

1) Un piloto calificado como instructor con todos los requisitos ocupe el otro asiento como piloto de seguridad;

2) El piloto de seguridad tenga adecuada visión al frente y a los lados de la aeronave o haya un observador calificado en la aeronave que pueda adecuadamente suplir la visión del piloto de seguridad; y

3) Esa aeronave esté equipada con controles duales que estén operables. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos se podrá impartir en una aeronave de un motor con un solo control movible para los alerones y los elevadores cuando:

i) El piloto de seguridad ha determinado que el vuelo pude hacerse sin peligro; y

ii) La persona que tenga los controles, posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada en un vuelo para la certificación para piloto de línea aérea (TLA) o una certificación de Clase o para certificación de competencia para operaciones RAD 121, sin que el piloto sentado al mando de los controles, que no sea el piloto que se está examinando, esté completamente calificado para actuar como piloto al mando de la aeronave.

91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.

a) Proximidad: Ninguna persona conducirá una aeronave tan cerca de otra de tal forma que pueda ocasionar peligro de colisión.

b) Vuelo en formación: Ninguna persona conducirá una aeronave en formación, a menos que haya sido autorizada previamente. La solicitud será sometida por escrito firmada por los participantes y entregada a la DGAC.

c) Ninguna persona realizará vuelo en formación mientras lleve pasajeros a bordo.

91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.

a) Generalidades: Esta sección no es aplicable a las operaciones de aeronaves en el agua. Cuando las condiciones atmosféricas así permitan, sin importar que la operación sea conducida bajo reglas para vuelos por instrumentos (IFR) o reglas para vuelos visuales (VFR), toda persona operando una aeronave tendrá que mantener vigilancia aérea para ver y evitar otras aeronaves u objetos ajenos a su plan de vuelo. Cuando una regla de esta sección le dé a otra aeronave el derecho de preferencia, ésta tendrá que dejar pasar a esa aeronave y no podrá volar sobre o delante de ella, a menos que esté muy alejada de la misma.

b) En caso de emergencia: Una aeronave que declare una emergencia tendrá la preferencia sobre todo tránsito aéreo.

c) Convergiendo: Cuando una aeronave de la misma categoría esté convergiendo aproximadamente a la misma altitud (excepto de frente, o más o menos de frente), la aeronave que esté a la derecha tendrá el derecho de vía. Si las aeronaves son de diferentes categorías:

1) Un globo tendrá la preferencia sobre otras categorías de aeronaves;

2) Un planeador tendrá la preferencia de paso sobre un dirigible, avión o helicóptero.

3) Un dirigible tendrá la preferencia de paso sobre un avión o helicóptero. Sin embargo, la aeronave que esté remolcando o reabasteciendo de combustible en vuelo a otra aeronave, tendrá la preferencia sobre toda aeronave propulsada por motor.

d) Convergiendo de frente: Cuando dos aeronaves estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

e) Sobrepaso de aeronaves en vuelo: Toda aeronave que está siendo sobrepasada por otra aeronave, tendrá el derecho de vía y toda aeronave sobrepasando a otra aeronave girará hacia la derecha manteniendo contacto visual y una distancia segura de la otra aeronave.

f) Aterrizaje: Las aeronaves que estén en aproximación para aterrizar (tramo final) o durante el aterrizaje, tendrán la preferencia sobre otras aeronaves que estén en vuelo o en la superficie. Cuando dos o más aeronaves estén acercándose a un aeropuerto con el fin de aterrizar, la aeronave que está más baja (en altitud) tendrá la preferencia pero no tomará ventaja de esta regla para sobre pasar a otra aeronave o adelantar su aterrizaje sobre otras aeronaves.

91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.

a) Toda persona que opere una aeronave en el agua deberá mantenerse alejada de todo buque, embarcación u objeto flotante, no impedir la navegación de los mismos y deberá conceder a estos el derecho a vía.

b) Cruzando: Cuando una aeronave esté en curso de intersección con otra aeronave o embarcación, la que esté a la derecha de la otra tendrá la preferencia.

c) Acercándose de frente: Cuando dos aeronaves, o una aeronave y una embarcación, estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

d) Sobrepaso: Toda aeronave o embarcación que sea sobrepasada tendrá la preferencia y la que esté sobrepasando, deberá alterar su curso hacia la derecha y mantenerse a una distancia segura de la otra.

e) Circunstancias especiales: Cuando aeronaves, o una aeronave y una embarcación estén en el proceso de acercamiento y se encuentren en posición peligrosa que pudiera ocasionar un accidente, los pilotos tendrán que proceder con mucho cuidado, de acuerdo a las condiciones existentes.

91.117 Velocidad de las aeronaves.

a) A menos que sea autorizada por la DGAC, ninguna persona podrá operar una aeronave a más de 250 nudos (288 mph) por debajo de la altitud de 10,000 pies (MSL).

b) A menos que sea autorizada o que sea requerida por el controlador de tránsito aéreo (ATC), ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área de tránsito del aeropuerto a una velocidad indicada de no más de 200 nudos (230 mph), ni dentro de áreas designadas por la DGAC, descritas en el AIP, como área de control terminal. Esas operaciones deberán cumplir con lo establecido en el párrafo (a) de esta sección.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en espacio aéreo por debajo de áreas de control terminal (TCA), o en un corredor VFR designado como área de control terminal (TCA), a una velocidad indicada de más de 200 nudos (230 mph). Sin embargo, si la velocidad mínima para cualquier operación de la aeronave en particular es mayor que la velocidad requerida por está sección, la aeronave podrá ser operada a esa velocidad mínima.

91.119 Altitudes mínimas de vuelo.

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, ninguna persona podrá operar una aeronave a altitudes menores por debajo de las siguientes altitudes:

a) En todo lugar: A una altitud en la cual en caso de falla de motor, permita el aterrizaje de emergencia sin producir daños a personas o propiedades.

b) Sobre áreas pobladas: Sobre cualquier área de una ciudad, pueblo o lugares habitados o sobre cualquier agrupamiento de personas al aire libre, a una altitud no menor de 300 m. (1,000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. (2,000 pies) desde la aeronave.

c) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el párrafo (b), a una altura no menor de 150 m. (500 pies) sobre tierra o agua.

d) Helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo: Los helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo podrán operar a altitudes menores que las especificadas en los párrafos (b) y (c) de esta sección, siempre y cuando no presenten peligro a las personas o propiedades.

91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.

a) El Nivel de Vuelo 180 ha sido establecido como Nivel de Transición para toda la FIR Santo Domingo. Toda persona que opere una aeronave a dicho Nivel de Vuelo, o por encima de éste, deberá ajustar el altímetro a QNE.

b) La Altitud de Transición para toda la FIR Santo Domingo ha sido establecida en 17,000 pies. Toda persona que opere una aeronave a dicha altitud, o por encima de ésta, deberá ajustar el altímetro a QNH. Los informes QNH serán suministrados por la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo bajo cuyo control se encuentre la aeronave.

c) El nivel de vuelo más bajo es determinado por la presión atmosférica en el área de operación como se muestra en la siguiente tabla:

Ajuste de Altímetro Actual	**Nivel de Vuelo Mínimo Usable más abajo**
29.92 (o mayor)	180
29.91 a 29.42	185
29.41 a 28.92	190
28.91 a 28.42	195
28.41 a 27.92	200
27.91 a 27.42	205
27.41 a 26.92	210

d) Para convertir la altitud mínima prescrita en 91.119 y 91.177 al nivel mínimo de vuelo, el piloto debe tomar el nivel de vuelo equivalente a la altitud mínima en pies y agregarle el número apropiado de pies especificado debajo, de acuerdo al ajuste de altímetro actual reportado.

Ajuste de Altímetro Actual	**Factor de Ajuste**
29.92 ó (mayor)	------
29.91 a 29.42	500

29.41 a 28.92	1000
28.91 a 28.42	1500
28.41 a 27.92	2000
27.91 a 27.42	2500
27.41 a 26.92	3000

91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).

a) Cuando una autorización de ATC haya sido obtenida, ningún piloto al mando podrá desviarse de esa autorización, excepto en una situación de emergencia o de alerta TCAS que necesite resolución, de cualquier forma se podrá solicitar y obtener una nueva autorización. A menos que la DGAC disponga otra medida, un piloto que se encuentre cumpliendo un plan de vuelo IFR podrá cambiarlo a un plan de vuelo VFR siempre que existan condiciones meteorológicas VMC. Asimismo toda vez que el piloto al mando no comprendiese las instrucciones del ATC, deberá solicitar aclaración de la misma de forma inmediata.

b) En un área controlada, excepto en una emergencia, ninguna persona podrá operar una aeronave en forma contraria a las instrucciones del ATC.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las instrucciones del ATC por una situación de emergencia o de alerta de TCAS que necesite resolución, deberá notificar al ATC tan pronto como sea posible.

d) Todo piloto al mando que se le haya acordado prioridad por el ATC en una emergencia, aunque no se haya desviado de ninguna regla de esta sección, deberá someter a la DGAC un reporte de dicha emergencia en un período no mayor de 48 horas de la misma.

e) En un área bajo control radar, a menos que el ATC disponga lo contrario, ninguna persona operando una aeronave podrá conducir la misma de acuerdo con las instrucciones dadas a otra aeronave operando en esa área.

91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.

Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas: instrucciones

Luz	**Desde el control de aeródromo:**	
	A las aeronaves en vuelo	**A las aeronaves en tierra**
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Verde fija	Autorizado para aterrizaje	Autorizado para despegar
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Rojo fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos verdes	Regresar para aterrizar*	Autorizado para rodaje
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del aérea de aterrizaje en uso
Dirigida hacia la aeronave de que se trata: Serie de destellos Blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora	
*A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje		

91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.

a) Generalidades**:** A menos que sea requerido de otra manera, toda persona que opere una aeronave en o en la proximidad de un aeródromo localizado dentro de un espacio aéreo Clase G, deberá cumplir con los requerimientos de esta sección.

b) Dirección de virajes: Cuando se aproxime a aterrizar en un aeródromo en el que la torre de control no está operando o no existe, dentro de un espacio aéreo Clase G.

1) Todo piloto de un avión debe hacer todos los virajes de ese avión hacia la izquierda, a menos que señales de luces o marcas visuales indiquen que los virajes deben hacerse hacia la derecha.

2) Todo piloto de helicóptero debe evitar el flujo y dirección de vuelo de los aviones.

c) Uso de los flaps: Excepto que sea necesario para entrenamiento o certificación, el piloto al mando de una aeronave civil turbojet debe usar, como posición final de flaps, el mínimo certificado para aterrizaje especificado en la información de rendimiento (performarce) del manual de vuelo aprobado para las condiciones aplicables. No obstante, todo piloto al mando tiene la autoridad final y responsabilidad para una operación segura del avión y podría usar una posición de flaps diferente si lo considera necesario para la seguridad.

d) Comunicación con la torre de control: A menos que sea autorizado o requerido de otra manera por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave desde, hacia, a través o sobre un aeródromo donde opere una torre de control sin que una comunicación en dos sentidos sea mantenida entre la aeronave y la torre de control. Las comunicaciones deben ser establecidas desde 10 millas náuticas del aeródromo y hasta 2,500 pies sobre el terreno inclusive. No obstante, si una falla de radio se produjera en la aeronave, el piloto al mando debe operar la aeronave y aterrizar, siempre que las condiciones de tiempo estén en o sobre los mínimos de VFR básicos, contacto visual con la torre es mantenido y una autorización para aterrizar es recibida. Si la falla de radio se produjera durante un vuelo IFR, el piloto debe cumplir con lo previsto en 91.185.

91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.

a) A menos que sea de otra manera requerido por la autoridad ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase E, toda persona que opere una aeronave en la vecindad de un aeropuerto en un área de espacio aéreo Clase E, debe cumplir con los requerimientos de la sección 91.126.

b) Salida: Todo piloto de una aeronave debe cumplir con todos los patrones de tránsito establecidos para ese aeropuerto.

91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.

a) Generalidades: A menos que sea requerido de otra manera por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase D, toda persona operando dentro de dicho espacio aéreo controlado debe cumplir con las previsiones aplicables de esta sección y aquellas contenidas en el RAD 91.126 y 91.127. Para el propósito de esta sección, el aeropuerto controlado es el aeródromo para el cual el espacio aéreo controlado Clase D ha sido designado. Un aeropuerto no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del área del espacio aéreo clase D.

b) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo disposiciones autorizadas por el ATC o emitidas por una dependencia del ATC, que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación general o para un vuelo individual, como sea apropiado.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en un espacio aéreo Clase D debe cumplir los siguientes requerimientos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicación en ambos sentidos con la dependencia ATC que está brindando servicio de Tránsito Aéreo antes de entrar a su espacio aéreo y mantener dicha comunicación mientras se mantenga dentro de su espacio aéreo.

2) Vuelo saliendo:

i) Toda persona saliendo desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control, como se ha instruido por el ATC, mientras se opere en el espacio aéreo Clase D.

ii) Toda persona saliendo desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC, que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo clase D tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Falla de las comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en el área del espacio aéreo Clase D debe mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área.

1) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo IFR el piloto debe cumplir con 91.185 de este RAD.

2) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo VFR el piloto al mando puede operar esa aeronave y aterrizar, si:

i) Las condiciones están por encima de los mínimos VFR;

ii) El contacto visual con la torre es mantenido; y

iii) Una autorización con señales de luces es recibida.

e) Altitudes mínimas: Cuando se opere en un aeropuerto en espacio aéreo Clase D, todo piloto de:

1) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime deberá, a menos que se requiera de otra manera por criterios aplicables de distancia de nubes o neblina, ingresar al patrón de tránsito con una altitud de al menos 1,500 pies encima de la elevación del aeropuerto y mantenerse al menos hasta 1,500 pies hasta que el descenso sea requerido para un aterrizaje seguro;

2) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime para aterrizar sobre una pista equipada por un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), si la aeronave

está equipada deberá volar a una altitud igual o por encima de la senda de planeo (glide slope), entre el marcador externo (outer marker) o el punto de interceptación de la senda de planeo del (glide slope), si de acuerdo con la distancia de nubes aplicable se requiere una interceptación más corta y el marcador medio (middle marker); y

3) Una aeronave que se aproxime para aterrizar sobre una pista servida por un indicador visual de planeo, deberá mantener una altitud igual o por encima de la senda de planeo, hasta que una menor altitud sea necesaria para un aterrizaje seguro.

Los párrafos (e)(2) y (e)(3) de esta sección no prohíben las maniobras, encima o debajo de la senda de planeo que sean necesarias para mantenerse dentro de la misma.

f) Aproximaciones: Excepto cuando se conduce una aproximación circular o al menos que sea de otra manera requerido por el ATC, todo piloto debe:

1) Realizar tránsitos de aeropuerto hacia la izquierda si opera un avión;

2) Evitar el flujo o sentido de los aviones, si está operando un helicóptero.

g) Despegues: Ninguna persona puede operar una aeronave que despegue de un aeródromo, excepto en cumplimiento de lo siguiente:

1) Todo piloto debe cumplir con todos los procedimientos de salida establecidos para ese aeródromo por la DGAC.

2) A menos que sea de otra manera requerido por el procedimiento de despegue prescrito para ese aeropuerto o el criterio de distancia de nubes aplicable, todo piloto de un aeroplano de turbina y todo piloto de una aeronave grande debe elevarse a una altitud de 1,500 pies encima de la superficie tan rápidamente como sea posible.

h) Reducción del ruido: Donde un programa formal de uso de pistas ha sido establecido por la autoridad ATC, todo piloto de un aeroplano grande o de turbina asignado a una pista de reducción de sonido por el ATC, debe usar esa pista. Sin embargo de acuerdo con la autoridad final del piloto al mando referido a la seguridad de operación de la aeronave como está prescrito en 91.3(a),el ATC puede asignar una pista diferente si es solicitada por el piloto con el interés de mantener la seguridad (no aplicable aún en República Dominicana).

i) Autorización de despegue, aterrizaje y rodaje: En un aeródromo con una torre de control operativa, ninguna persona puede rodar, despegar o aterrizar una aeronave a menos que reciba la apropiada autorización del ATC. Una autorización para rodar a la pista de despegue asignada no autoriza a cruzar dicha pista o rodar sobre la misma en cualquier punto.

91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.

a) Generalidades: A menos que sea autorizado de otra manera por el ATC, toda operación de aeronave en espacio aéreo Clase C debe ser conducida en cumplimiento con esta sección y 91.129. Para el propósito de esta sección, un Aeródromo Controlado es aquel para el cual el área del espacio Clase C ha sido designada. Un aeródromo no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del espacio aéreo clase C.

b) Patrones de tránsito: Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave en un aeródromo no controlado dentro del área del espacio aéreo clase C excepto cuando cumpla con los patrones de aterrizaje y despegue publicados en el AIP.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase C debe cumplir con los siguientes requisitos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC que provee un servicio de tránsito aéreo y mantener dicha comunicación mientras se encuentre dentro del mismo.

2) Vuelo de salida: Toda persona que opere una aeronave:

i) Desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con la torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control y proceder como sea instruido por ATC, mientras opere en la área del espacio aéreo Clase C; o

ii) Desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operando, debe establecerse y mantenerse comunicación en ambos sentido con la facilidad ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Equipo requeridos: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, ninguna persona puede operar una aeronave en ese espacio aéreo Clase C, a menos que esté equipado con lo especificado en el 91.215.

e) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier provisión de esta sección, bajo provisiones autorizadas por ATC que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación en forma general o sólo para un vuelo individual, como sea apropiado.

91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.

a) Reglas de operación. Ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área de espacio Clase B, excepto que cumpla con la 91.129 y las siguientes reglas:

1) El operador debe recibir una autorización del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área, antes de la operación de una aeronave.

2) A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda persona que opere una aeronave grande de turbina hacia o desde un aeródromo controlado para el cual el área Clase B ha sido designada, debe operar al nivel o por encima del nivel de los limites verticales designados para el espacio aéreo Clase B, mientras vuele dentro de los límites laterales de dicha área.

3) Toda persona que conduzca operaciones de entrenamiento para piloto en un aeródromo dentro de una área Clase B, debe cumplir con todos los procedimientos establecidos por el ATC para operar en esa área.

b) Requisitos para el piloto:

1) Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave civil dentro de un área Clase B u operar una aeronave civil dentro de una área Clase B, a menos que:

i) El piloto al mando tenga al menos una licencia de piloto privado; o

ii) La aeronave esté operada por un alumno piloto que esté por obtener la certificación de piloto privado y que haya cumplido los requerimientos del RAD 61.95.

c) Requisitos de equipos de comunicaciones y navegación: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar dentro del área Clase B, sin que esa aeronave esté equipada con:

1) Para una operación IFR: Un receptor operativo VOR o (VOR/DME); y

2) Para todas las operaciones: Un radio de comunicación en ambos sentidos operativo, capaz de realizar las comunicaciones con el ATC en las frecuencias apropiadas para el área Clase B.

d) Requisitos del respondedor (transponder): Ninguna persona puede operar una aeronave en área de espacio aéreo Clase B, a menos que la aeronave esté equipada con un respondedor (transponder) operativo aplicable y un equipo de reporte automático de altitud especificado en el párrafo 91.215 (a), excepto lo previsto en el párrafo (d) de esa sección.

91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en una Zona Peligrosa, Prohibida o Restringida, a menos que se haya obtenido permiso de la dependencia de control.

91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.

Excepto a lo previsto en el párrafo (d) de esta sección toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase A, debe conducir esa operación bajo las reglas de vuelo instrumentales IFR y en cumplimiento con lo siguiente:

1) Nivel autorizado;

2) Equipo e instrumentos requerido para "IFR";

3) Piloto habilitación IFR;

4) Equipo de comunicaciones.

a) Autorización: Las operaciones deben ser conducidas solo bajo una autorización recibida antes de entrar al espacio aéreo.

b) Comunicaciones: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda aeronave que opere en el espacio Clase A, debe estar equipada con un equipo de radio comunicación en ambos sentidos capaz de hacer las comunicaciones con el ATC o con una frecuencia asignada por ATC. Cada piloto debe mantener comunicación en ambos sentidos con el ATC, mientras esté operando en el espacio aéreo Clase A.

c) Requisitos de respondedor (transponder): A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del espacio aéreo Clase A, sin estar equipada con el equipo aplicable especificado en 91.215.

d) Autorizaciones ATC: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo autorización emitida por la dependencia ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. En el caso de un respondedor (transponder) inoperativo, el ATC puede aprobar inmediatamente una operación dentro del área Clase A, permitiendo al vuelo continuar si lo desea al aeródromo de último destino, incluyendo cualquier parada intermedia o para proceder a un lugar donde las reparaciones puedan ser hechas. Las solicitudes para la desviación de cualquier disposición de esa sección deben ser sometidas por escrito al menos 4 días antes de la operación propuesta; el ATC puede autorizar una desviación sobre una base continua o para un vuelo individual.

91.137 Restricciones temporales de vuelo.

a) La DGAC emitirá una notificación a los tripulantes (NOTAM) designando un área dentro de la cual se aplicarán restricciones temporales de vuelo, especificando el riesgo o condiciones que requieren su imposición, cuando éste determine que es necesario para:

1) Proteger a las personas y a la propiedad sobre la superficie o en el aire de riesgo asociado con un incidente en la superficie.

2) Proveer un medio ambiente seguro para la operación de rescate de aeronaves siniestradas; o

3) Prevenir una congestión insegura de personas y de aeronaves, sobrevolando sobre un incidente o evento que puede despertar un alto grado de interés público.

La notificación a los tripulantes especificará el riesgo y/o condición que exige la imposición de restricciones temporales de vuelo.

b) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(1) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que la aeronave esté participando en las actividades de ayuda y esté siendo operada bajo la dirección del oficial de la DGAC encargado de las actividades de respuesta a la emergencia.

c) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(2) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La aeronave esté participando en actividades de rescate y esté siendo operada bajo la dirección de la autoridad encargada de las actividades de ayuda a la emergencia;

2) La aeronave esté llevando autoridades para el cumplimiento de la ley y con permiso de la Autoridad Competente de Aviación Civil;

3) La aeronave esté operando bajo el plan de vuelo IFR aprobado por ATC;

4) La operación sea conducida directamente hacia o desde un aeropuerto dentro del área o sea necesaria por la impracticabilidad de vuelo VFR sobre o alrededor del área, debido al mal tiempo y al terreno, y la operación no pone en peligro las actividades de rescate y no son conducidas para el propósito de observación del desastre;

5) La aeronave esté llevando periodistas acreditados apropiadamente en vuelo autorizado por la DGAC y la operación sea conducida con la separación

debida por encima de altitudes utilizadas por las aeronaves que prestan auxilio a la aeronave en desastre.

d) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(3) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro del área o sea necesario por la imposibilidad de un vuelo VFR en el área debido al mal tiempo, y la operación no sea conducida para el propósito de observación del incidente o evento;

2) La aeronave sea operada bajo un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC;

3) La aeronave esté llevando personal del incidente o autoridades policiales;

4) La aeronave esté llevando representantes de noticias acreditados apropiadamente y antes de entrar a esa área un plan de vuelo sea llenado con la facilidad ATC apropiada especificada en el NOTAM.

e) Los planes de vuelo llenados y las especificaciones hechas son la facilidad ATC bajo esta sección incluirá la siguiente información:

1) Identificación de la aeronave, tipo y color;

2) Frecuencia de radio-comunicaciones a ser usada;

3) Tiempo propuesto de ingreso y salida del área designada;

4) Nombres de las organizaciones y medios de noticias y propósitos del vuelo; y

5) Cualquier otra información solicitada por el ATC.

91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.

a) Esta sección prescribe el proceso para la utilización de los NOTAM emitidos por la DGAC en casos de emergencia.

b) Cuando la autoridad ATC determine que existe o existirá una condición de emergencia relacionada con su capacidad para operar el sistema de control de tránsito aéreo durante las cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:

1) La autoridad ATS emitirá inmediatamente una restricción al tránsito aéreo en respuesta a la condición de emergencia; y

2) La autoridad ATS publicará las restricciones utilizando el sistema de distribución de NOTAM; esos NOTAM se referirán a reglas o regulaciones de información y comunicación que regulan las operaciones de vuelo, el uso de las facilidades de navegación y designación del espacio aéreo en el cual las reglas y regulaciones se aplicarán.

c) Cuando un NOTAM ha sido emitido bajo esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave u otro aparato gobernado por la regulación referida dentro de espacio aéreo designado, excepto que esté de acuerdo con las autorizaciones, términos y condiciones prescritas en la regulación cubierta por el NOTAM.

91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad del Jefe del Estado Dominicano o de Jefes de Estado de Gobiernos extranjeros.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave en el área que vaya a ser visitada o por la cual vaya a transitar el Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros de acuerdo a las restricciones que hayan sido establecida por la DGAC y publicada mediante la emisión de un NOTAM.

b) Cuando se proporcione Servicio de Control de Tránsito Aéreo a la aeronave que conduzcan al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros, la separación y radiocomunicaciones se proporcionarán con tratamiento especial.

c) Cuando la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros operen de conformidad con la Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR), se le aplicará cualquiera de los siguientes mínimos de separación al que resulte más apropiado, entre dicho vuelo y cualquier otra aeronave controlada:

1)	Vertical	2,000 pies
2)	Longitudinal	20 minutos
3)	DME	40 millas náuticas
4)	RADAR	20 millas.

d) Se dará prioridad a las radiocomunicaciones de la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o jefes de estado de gobiernos extranjeros, sobre las radiocomunicaciones con las demás aeronaves, excepto en el caso de una emergencia declarada, en cuyo caso se aplicarán los procedimientos que se describen en el párrafo f).

e) Las radiocomunicaciones con la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o a jefes de estado gobiernos extranjeros, se tratarán como información restringida y sólo se divulgarán a personas expresamente autorizadas por la autoridad competente.

f) En la prestación del Servicio de Control de Tránsito Aéreo el orden de prioridad en los procedimientos de las separaciones y radiocomunicaciones de las aeronaves, se dará en los casos que se describen a continuación:

1) Se dará prioridad número uno a cualquier aeronave que se encuentre en estado de emergencia y requiera atención inmediata.

2) Se dará prioridad número dos a cualquier aeronave que se encuentre en estado de urgencia y conduzca personas que requieran atención inmediata, tales como enfermos o heridos graves, aeronaves que acudan en auxilio o rescate en caso de desastre o emergencia nacional, aeronaves en misión de evacuación de personas y los vuelos de búsqueda y salvamento.

3) Se dará prioridad número tres a la aeronave que transporte al Jefe del Estado Dominicano o a jefes de estado de gobiernos extranjeros.

Nota: Cuando una aeronave sea objeto de Interferencia Ilícita (secuestro), se le dará tratamiento de aeronave en emergencia.

91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana o pilotar ninguna aeronave bajo la autorización de un titular de una licencia emitida por la DGAC, dentro de las áreas designada en un NOTAM como espacios para operaciones de vuelo, excepto cuando sea autorizada por el ATC.

91.144 Restricción temporal de operaciones de vuelo durante condiciones anormales de alta presión barométrica.

a) *Restricciones de Vuelo Especial.* Cuando cualquier información indica que la presión barométrica en la ruta de vuelo actualmente excede o excederá 31 pulgadas de mercurio, ninguna persona puede operar una aeronave o iniciar un vuelo contrario a los requerimientos establecidos por la DGAC y publicados en un NOTAM emitidos bajo esta sección.

b) *Permiso de Desviación.* La DGAC podrá autorizar cualquier desvío de la restricción emitida bajo el párrafo (a) de esta sección para permitir el suplir emergencia, transporte, o dar servicios médicos a comunidades aisladas, donde la operación pueda ser conducida con un nivel de seguridad aceptable.

91.145 - 91.149 RESERVADO

91.151 Requisitos de cantidad de combustibles y aceite para vuelos visuales (VFR)

1) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en un avión durante el día sin que, después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 30 minutos adicionales.

2) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo nocturno bajo reglas de vuelo visual en un avión sin que, después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 45 minutos adicionales.

3) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en un helicóptero sin que después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 20 minutos adicionales.

91.153 Planes de Vuelo

a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de Tránsito Aéreo, se dará en forma de plan de vuelo antes de realizar:

1) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;

2) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de información de vuelo;

3) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;

4) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;

5) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.

Nota.- La expresión "plan de vuelo" se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que

comprenda la totalidad de la ruta de vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

b) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de transito aéreo o a la estación correspondiente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

c) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de información de vuelo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de información de vuelo; o

2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicios de información de vuelo.

d) **Contenido del plan de vuelo**

(a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinente:

- Identificación de aeronave
- Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta
- Equipos
- Aeródromo de salida (véase la Nota 1)
- Hora prevista de fuera calzos (véase la Nota 2)
- Velocidades de crucero
- Niveles de crucero
- Ruta que ha de seguirse
- Aeródromo de destino y duración total prevista
- Aeródromos de alternativa
- Autonomía
- Número total de personas a bordo
- Equipo de emergencia y de supervivencia
- Otros datos.

Nota 1.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

Nota 2.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

Nota 3.- Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronave, por ejemplo, helicópteros o globos.

e) **Modo de completar el plan de vuelo**

1) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.

2) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

f) **Cambios en el plan de vuelo**

a) A reserva de los cambios inadvertidos como: desviación respecto a la derrota, variación de la velocidad aerodinámica verdadera y cambio de la hora prevista; todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1.- La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

Nota 2.- Los procedimientos para presentar cambios de los planes de vuelo repetitivos figuran en la Parte 16 del Doc.4444 ATM/501 (Procedimientos Mixtos).

g) **Expiración del plan de vuelo**

1) A menos que la autoridad ATS competente prescriba

2) A otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente, por radiofonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un

plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

3) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

4) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.

5) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegadas son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

6) Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

(a) identificación de la aeronave;
(b) aeródromo de salida;
(c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
(d) aeródromo de llegada;
(e) hora de llegada.

Nota.- Siempre que se requiera aviso de llegada, el incumplimiento de estas disposiciones puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de control de tránsito aéreo, y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

91.155 Reglas de Vuelo Visual (VFR)

a) Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la siguiente Tabla:

Clase	Tipo de Vuelo	Separación Proporcionada	Servicios Suministrados	Mínimas de Visibilidad VMC Y distancia de las nubes*	Limitaciones de Velocidad	Requisitos de Radio comunicación	Sujeto a Autorización ATC
A	Sólo IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
B	IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	8 Km. a 3,050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3,050 m (10,000 ft.) AMSL Libre de nubes	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	VFR de IFR	1) Servicio de Control de Transito Aéreo para la separación de IFR; 2) Información de Transito VFR/VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
D	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si

	VFR	Ninguna	Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
E	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo e información de tránsito sobre vuelos VFR, en la medida de lo Posible	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
	VFR	Ninguna	información de tránsito en la medida de lo Posible	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
F	IFR	IFR desde IFR tan amplia como sea practico	Servicio de asesoramiento de tráfico; servicio de información de vuelo.	No aplica	250Kt IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL	Continua en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de Información de vuelo	8 Km. a y sobre 3050M (10,000ft)AMSL. 5 Km. debajo de 3050M (10,000 Ft.)AMSL. Libre de nubes. A y debajo de 900M AMSL ó 300M sobre el terreno lo que sea mayor. 5KM** libre de nubes y a la vista de tierra o agua	250KT IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL	No	No

G	IFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	No aplica	250KT IAS debajo de 3050 (10,000FT) AMSL	Continua en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	8 Km. a y sobre 3050M (10,000ft)AMSL. 5 Km.** debajo de 3050M (10,000 Ft.)AMSL. 1500M horizontales; 300M distancia vertical desde las nubes.	250KT IAS debajo de 3050M (10,000FT) AMSL.	No	No

** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competentes:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1 500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los HELICOPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo *inferior a 1500 m* si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

b) Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, en vuelos VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

1) si el techo de nubes es inferior a 450 m (1,500 ft); o

2) si la visibilidad en tierra es inferior a 5 km.

c) A menos que lo autorice la autoridad ATS competente, no se realizarán vuelos VFR:

1) por encima del nivel de vuelo 200;

2) a velocidades transónicas y supersónicas.

d) No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo.

e) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, los vuelos VFR no se efectuarán:

1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;

2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en g) 1), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua.

f) A no ser que se indique de otro modo en las Autorizaciones de Control de Tránsito Aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900 m (3000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en 91.159.

g) Los vuelos VFR cumplirán las disposiciones de 91.123:

1) Cuando se realicen en el espacio aéreo de Clases B, C y D;

2) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o

3) Cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.

h) Un vuelo VFR que se realice dentro de áreas, hacia áreas o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS competente de acuerdo con 91.153 a) 3) o a) 4), mantendrá continuamente la escucha de la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que suministre el Servicio de Información de Vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.

Nota:- Los dispositivos similares de señalización automática satisfacen el requisito de mantener la escucha.

i) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):

1) Si ha presentado un plan de vuelo, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado; o

2) Cuando así lo requiera el RAD 91.153, someterá un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo y deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

91.157 Reservado

Intencionalmente en blanco

91.159 Tabla de nivel de vuelo o altitud crucero de acuerdo a la derrota.

Excepto mientras esté en un patrón de espera por dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, cada persona operando una aeronave bajo VFR en una altitud crucero de más de 3,000 pies sobre la superficie, deberá mantener la altitud apropiada descrita abajo, a menos que de otro modo sea autorizado por el ATC:

DERROTA												
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
	Altitud			Altitud			Altitud			Altitud	
Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1,000	-	-	-	20	600	2,000	-	-	-
30	900	3,000	35	1,050	3,500	40	1,200	4,000	45	1,350	4,500
50	1,500	5,000	55	1,700	5,500	60	1,850	6,000	65	2,000	6,500
70	2,150	7,000	75	2,300	7,500	80	2,450	8,000	85	2,600	8,500
90	2,750	9,000	95	2,900	9,500	100	3,050	10,000	105	3,200	10,500
110	3,350	11,000	115	3,500	11,500	120	3,650	12,000	125	3,800	12,500
130	3,950	13,000	135	4,100	13,500	140	4,250	14,000	145	4,400	14,500
150	4,550	15,000	155	4,700	15,500	160	4,900	16,000	165	5,050	16,500
170	5,200	17,000	175	5,350	17,500	180	5,500	18,000	185	5,650	18,500
190	5,800	1,9000	195	5,950	19,500	200	6,100	20,000	205	6,250	20,500
210	6,400	21,000	215	6,550	21,500	220	6,700	22,000	225	6,850	22,500
230	7,000	23,000	235	7,150	23,500	240	7,300	24,000	245	7,450	24,500
250	7,600	25,000	255	7,750	25,500	260	7,900	26,000	265	8,100	26,500
270	8,250	27,000	275	8,400	27,500	280	8,550	28,000	285	8,700	28,500
290	8,850	29,000				300	9,150	30,000			
310	9,450	31,000				320	9,750	32,000			
330	10,050	33,000				340	10,350	34,000			
350	10,650	35,000				360	10,950	36,000			
370	11,300	37,000				380	11,600	38,000			
390	11,900	39,000				400	12,200	40,000			
410	12,500	41,000				430	13,100	43,000			
450	13,700	45,000				470	14,350	47,000			
490	14,950	49,000				510	15,550	51,000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

91.161-91.165 Reservado

91.167 Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

a) *Equipo de las aeronaves.* Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipos de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar.

b) *Niveles mínimos.* Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por la DGAC, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

1) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km. con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;

2) en cualquier otra parte distinta de la especificada en a), a un nivel de por lo menos 300 m (1,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

Nota.- La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo.

c) *Cambio de vuelo IFR a VFR.*

1) Toda aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, si h a sometido un plan de vuelo, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo que se cancela el vuelo IFR, y le comunicará los cambios que hayan que hacerse en su plan de vuelo vigente.

2) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con éstas, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

d) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado**

1) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de:

(a) las tablas de niveles de cruceros de 91.159, o

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410, con la excepción

de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en 91.159 no se aplicará si otra cosa se indica en las autorizaciones del control de tránsito aéreo se especifica por la autoridad ATS competente en las publicaciones de información aeronáutica.

e) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado**

1) *Niveles de crucero.* Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:

(a) la tabla de niveles de crucero de 91.159, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3,000 ft) sobre el nivel medio del mar;

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410.

Nota.- Esta disposición no impide el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

f) **Requisitos de cantidad de combustibles y aceite para vuelos por instrumentos (IFR).**

Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas IFR, sin que después de considerar los vientos pronosticados y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible y aceite para:

1) Completar el vuelo al primer aeropuerto en que intente aterrizar;

2) Volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) Volar desde ese aeropuerto por 45 minutos a velocidad normal, o en caso de helicópteros, volar después de eso por 30 minutos a velocidad normal.

91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).

a) A menos que de otra forma esté al respecto autorizado por el ATC, toda persona que llene un plan de vuelo IFR tendrá que dar toda la información requerida en 91.153 d).

b) Aeropuertos alternos, condiciones mínimas del tiempo para IFR: Ninguna persona podrá llenar un plan de vuelo IFR si al momento de la llegada al aeropuerto alterno las condiciones meteorológicas están bajo los mínimos autorizado o el equipo de la aeronave o facilidades aeroportuarias, si:

1) Es un procedimiento de aproximación instrumental, ha sido publicado para ese aeropuerto, los mínimos especificados de aeropuerto alterno deberán ser cumplido, o si alguno no esté especificado se guiarán por los siguientes mínimos:

   i) Para procedimientos de aproximación de precisión: Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

   ii) Para procedimientos de aproximación de no precisión: Techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

2) Si un procedimiento de aproximación por instrumento no ha sido publicado en las Publicaciones de Información Aeronáuticas para aeropuerto de alternativa: Los mínimos de techo y visibilidad serán aquellos que permitan el descenso desde la Altitud Mínima en Ruta (MEA), y realizar la aproximación y el aterrizaje bajo condiciones de Regla de Vuelo Visual (VFR).

a) Cancelación: Cuando un plan de vuelo ha sido activado. El piloto al mando una vez cancelado o completado el vuelo, notificará a la dependencia correspondiente del ATC.

91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil bajo IFR usando el sistema VOR de radio navegación, a menos que el equipo VOR de esa aeronave:

1) Sea mantenido, verificado o inspeccionado bajo un procedimiento aprobado; o

2) Haya sido verificado operacionalmente dentro de los treinta (30) días precedentes, y esté dentro de los límites del error de rumbo permisible indicado y establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta sección.

b) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, toda persona que conduzca una verificación al VOR bajo el párrafo (a)(2) deberá:

1) En el aeropuerto de partida previsto, usar una señal de prueba radiada por una estación operada por la DGAC, o por una estación de reparación de radio, certificada y apropiadamente calificada para chequear los equipos VOR, siendo el error de rumbo máximo permisible más o menos 4°; o

2) Si no hay definida una señal de prueba en el aeropuerto del que se prevé partir, usar un punto sobre superficie del aeropuerto designado por la DGAC, como punto de verificación del sistema VOR, o fuera de la República Dominicana, por una autoridad apropiada la amplitud máxima admisible de error de rumbo es más o menos 4°;

3) Si no hay disponible ninguna señal de prueba, o el punto de verificación designado, usar un punto de verificación de uso aéreo designado por la DGAC, o fuera de la República Dominicana, por la autoridad respectiva, el máximo error de rumbo permisible es más o menos 6º; o

4) Si no hay señal o punto de verificación durante el vuelo:

i) Seleccionar un radial VOR que esté situado a lo largo de la línea central de una ruta aérea establecida por VOR.

ii) Seleccionar un punto prominente en tierra, preferentemente a más de 20 millas náuticas desde la estación terrestre del VOR y maniobrar la aeronave directamente sobre dicho punto, a una altitud razonable; y

iii) Notar el rumbo de VOR indicado por el receptor, cuando se sobrevuele el punto sobre tierra la variación máxima permitida entre el radial publicado y el rumbo indicado es de 6º.

c) Si se instala en la aeronave un sistema dual de VOR (con unidades independientes una de otra, excepto por la antena), la persona que verifique el equipo puede contrastar un sistema con el otro, en lugar del procedimiento de verificación especificado en el párrafo (b) de esta sección. Ambos sistemas deberán ser sintonizados en la misma estación de tierra VOR y anotar la orientación indicada de esa estación. La máxima variación permisible entre las dos marcaciones será de 4º.

d) Toda persona realizando la verificación operacional de un VOR, como se especifica en el párrafo (b) o (c) de esta sección, deberá:

1) Realizar las siguientes entradas en el historial de la aeronave u otro registro y firmarlas: la fecha, lugar y error de rumbo.

2) Además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación tal como se especifica en el párrafo (b)(1) de esta sección, el titular del certificado de taller de reparación o cuando corresponda, el representante técnico del mismo debe realizar una entrada en el historial de la aeronave u otro registro, certificando el rumbo transmitido por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.

91.173 Requisitos de plan de vuelo y autorización del ATC.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en un espacio aéreo controlado bajo IFR, a menos que:

a) Esa persona haya presentado un plan de vuelo IFR; y

b) Esa persona haya recibido la autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada. Dicha autorización contendrá lo siguiente:

1) Identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;

2) El límite de la autorización;

3) La ruta de vuelo;

4) El nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde;

NOTA: Si la autorización, por lo que respecta a los niveles, abarca únicamente a parte de la ruta es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el cual afecta la parte de la autorización que atañe, siempre que sea necesario para cumplir con 91.153(a).

5) Las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización.

NOTA: La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo.

91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).

a) Aproximaciones por instrumentos hacia aeropuertos civiles. A menos que de otro modo sea autorizada por la DGAC, para los propósitos de lo establecido en los párrafos (a) hasta (k) de esta sección, toda persona operando una aeronave civil, cuando sea necesario realizar una aproximación por instrumento a un aeropuerto civil, deberá usar un procedimiento de aproximación por instrumento prescrito y publicado en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) para ese aeropuerto.

b) DH ó MDA autorizado. Cuando el procedimiento de aproximación por instrumentos requiera el uso de DH ó MDA autorizado, se utilizará el más alto de los siguientes:

1) El DH ó MDA prescrito para el procedimiento de aproximación;

2) DH ó MDA prescrito para el piloto al mando; o

3) El DH ó MDA para el cual la aeronave está equipada.

c) Operación debajo del DH ó MDA. Cuando un DH o MDA sea aplicable, ningún piloto podrá operar una aeronave civil en cualquier aeropuerto que opere bajo un MDA autorizado a menos que:

1) La aeronave esté continuamente en una posición en la cual el descenso pueda ser hecho a un régimen normal de descenso usando las maniobras normales y para operaciones conducidas bajo el RAD 121 ó 135, a menos que el régimen de descenso permita el aterrizaje en la zona de toma de contacto (touchdown) de la pista que se intente aterrizar.

2) La visibilidad de vuelo no será menor que la visibilidad prescrita en el mínimo de aproximación por instrumentos publicado para esa pista; y

3) Excepto en la aproximación de categoría II ó III donde cualquier requisito de referencia visual sea necesario y especificado por la DGAC, por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista debe ser claramente identificable para el piloto:

   i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no pueda descender a menos de 100 pies por encima de la elevación de la zona de toma de contacto (touchdown), usando luces de aproximación como referencia a menos que las barras de terminación rojas o las barras de fila del lado rojo estén visibles e identificables.

   ii) El umbral de pista.

   iii) Las marcas del umbral de pista.

   iv) Las luces del umbral de pista.

   v) La pista y las luces de identificación del final de la pista.

   vi) Luces de indicador de la senda de aproximación visual. (V.A.S.I.).

   vii) La zona de toque o las marcas de la zona de toque.

   viii) Las luces de la zona de toque.

   ix) La pista o señales de la pista.

   x) Las luces de la pista.

d) Aterrizaje. Ningún piloto operando una aeronave civil, podrá aterrizar esa aeronave cuando la visibilidad de vuelo sea menor que la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos utilizado.

e) Procedimientos de aproximación frustrada: Todo piloto operando una aeronave civil deberá ejecutar un procedimiento de aproximación frustrada cuando exista cualquiera de las siguientes condiciones:

1) En cualquier momento que los requisitos del párrafo (c) de esta sección no se hayan cumplido:

i) Cuando la aeronave esté siendo operada por debajo del MDA; o

ii) Tan pronto se haya llegado al punto de aproximación frustrada incluyendo un DH, donde la DH haya sido especificado y su uso sea requerido o en cualquier momento hasta el toque final.

2) Durante una aproximación circulando cuando una pista identificable de un aeropuerto no sea distinguida por el piloto durante el vuelo o por encima del MDA, a menos que la incapacidad de visión sea como consecuencia de un viraje normal de la aeronave.

f) Mínimos de despegue en aeropuerto civil: A menos que sea autorizado de otra manera por la DGAC, ningún piloto que opere una aeronave bajo esta sección o las secciones 121, 127, 129 ó 135 puede despegar de un aeródromo civil bajo condiciones IFR a menos que la condición de techo y visibilidad sean iguales o superiores a las condiciones mínimas para despegue IFR para ese aeródromo. De no existir prescripciones para el aeródromo, se aplicarán las siguientes:

1) Para aeronave con dos (2) motores: (excepto helicóptero) 1 milla terrestre de visibilidad.

2) Para aeronave con dos (2) o más motores: ½ milla terrestre de visibilidad.

3) Para helicóptero: ½ milla terrestre de visibilidad.

g) Valores comparables de RVR y visibilidad terrestre:

1) Excepto para las categorías II y III, si los mínimos de RVR para despegue o aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos, pero el RVR no es informado para la pista de operación, el mínimo de RVR sean convertidos a la visibilidad del terreno de acuerdo a la tabla del párrafo (h)(2) de esta sección y será la visibilidad mínima para despegue y aterrizaje en esa pista.

2)

RVR (Pies)	Visibilidad (Millas Terrestres)	Visibilidad (Metros)
1.600	¼	500
2.400	½	800
3.200	5/8	1.000
4.000	¾	1.300
4.500	7/8	1.500
5.000	1	1.600
6.000	1 ¼	2.000

h) Operaciones de rutas no publicadas y uso de radar en procedimientos de aproximación por instrumentos: Cuando el uso del radar es aprobado para propósitos de ATC, a demás de la función de supervisión y vigilancia, puede ser utilizado en conjunto con otras radioayudas para procedimiento de vectoreo radar y podría ser utilizado para establecer guía de curso a través de segmentos de un procedimiento de aproximación hacia el curso del tramo final del mismo.

Cuando opere en una ruta no publicada o mientras esté en el vector del radar de aproximación, el piloto, luego de haber recibido una autorización para aproximación, además de cumplir con lo establecido en la sección 91.177 deberá mantener la última altitud asignada hasta que la aeronave esté establecida en un segmento de una ruta publicada o en un procedimiento de aproximación por instrumentos, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC. Después que la aeronave esté establecida, las altitudes publicadas aplicarán para descenso dentro de cada ruta siguiente o segmento de aproximación, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC.

Una vez haya llegado al curso de aproximación final, el piloto podrá completar su aproximación por instrumentos de acuerdo con los procedimientos aprobados o continuar con una aproximación de precisión vigilada por radar.

i) Limitaciones para giro de procedimiento. En el caso de que se le haya asignado una vector del radar hacia una aproximación radar o punto fijo, ningún piloto puede iniciar giros de procedimiento a menos que haya sido autorizado por el ATC.

j) Componentes de ILS.

1) Los componentes básicos para la instalación de un sistema ILS en tierra son:

i) Localizador (localizer).

ii) Senda de planeo (Glide Slope).

iii) Marcador exterior (Outer Marker).

iv) Marcador medio (Middle Marker).

v) El marcador interior (Inner Marker) cuando sea instalado para la CAT II ó III.

2) El DME, VOR o NDB autorizado para un procedimiento de aproximación de no precisión o de vigilancia de radar, puede ser sustituido por el marcador exterior.

91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.

a) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ninguna persona podrá operar una aeronave IFR en condiciones por debajo de:

1) Las alturas mínimas publicadas; y

2) Si no hay alturas mínimas publicadas:

i) En caso de operaciones sobre áreas designadas como áreas montañosas en el AIP, a una altura de 2,000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas desde el curso de vuelo.

ii) En cualquier otro caso, a una altura de 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas del curso a ser volado.

Si un MEA y un MOCA son prescritos para una ruta particular o un segmento de ruta particular o un segmento de ruta, una persona podrá operar una aeronave por debajo de la MEA, pero no más bajo que la MOCA, cuando se encuentren a veintidós 22 millas náuticas del VOR.

b) El ascenso hacia una altitud IFR mínima deberá comenzar inmediatamente después de pasar el punto más allá en el cual la altitud mínima se requiere. Excepto cuando existan obstáculos sobre el terreno, el punto más allá en el cual una altitud mínima se requiere, deberá ser cruzado por encima del MCA aplicable.

91.179 Altitud de crucero o nivel de vuelo por instrumentos.

a) **En espacio aéreo controlado**. Toda persona operando una aeronave bajo IFR en vuelo a nivel crucero en un espacio aéreo controlado, deberá mantener la altitud o nivel de vuelo asignado a esa aeronave por el ATC.

b) **En espacio aéreo no controlado.** Excepto mientras circule en un patrón de espera de dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, toda persona que opere una aeronave bajo IFR a nivel de vuelo de crucero en espacio aéreo no controlado, mantendrá una altitud apropiada como sigue:

1) Cuando opere debajo de los 17,000 pies MSL:

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier millar impar de altitud MSL tal como 3,000, 5,000, 7,000; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier millar par MSL tal como 2,000, 4,000, 6,000.

2) Cuando se opere por encima de los 17,000 pies MSL pero por debajo del nivel del vuelo 290; y

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179° cualquier nivel de vuelo impar tal como 190, 210, 230; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo par tal como 180, 200 ó 220.

3) Cuando se opere a nivel de vuelo por encima de 290 (inclusive); o

   i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier nivel de vuelo en intervalo de 4,000 pies empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 290 tal como el nivel de vuelo de 290, 330, 370; ó

   ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo en intervalos empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 310 tal como el nivel de vuelo de 350 ó 390.

91.181 Curso a ser volado.

A menos que de otra manera sea autorizado por el ATC, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de un espacio aéreo controlado bajo IFR, excepto por lo siguiente:

a) En una aerovía, a través de la línea central de esta aerovía.

b) En cualquier otra ruta a lo largo de un curso directo entre las ayudas de navegación definidas para esa ruta.

91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.

El piloto al mando de toda aeronave operando bajo IFR en espacio aéreo controlado, se mantendrá atento a la frecuencia asignada e informará por radio tan pronto como sea posible:

a) La hora y altitud de cada punto que pase o el informe de los puntos especificados por el ATC, excepto cuando la aeronave esté bajo el control de radar, sólo reportará los puntos que le solicite el ATC

b) Cualquier condición del tiempo que no hayan sido pronosticada; y

c) Cualquier otra información relacionada a la seguridad de vuelo.

91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.

a) **Generalidades:** Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en b), la aeronave observará los procedimientos de fallas de comunicaciones prescritos en 91.186 y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. Además la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales como está establecida en 91.125.

b) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), la aeronave:

1) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;

2) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y

3) Notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del Control de Tránsito Aéreo.

c) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), o si las condiciones son tales que no es posible terminar el vuelo con lo prescrito en b) (véase la nota 1), la aeronave:

1) A menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

2) Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en 3), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

3) Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en 2), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado

recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

4) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación asignada; y

5) Aterrizará de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en 3), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo lo que resulte más tarde.

6) Si la aeronave ha sido dirigida mediante guía de vector radar, seguirá por la ruta directa desde el punto de falla de la radiocomunicación hasta el fijo especificado en la autorización de la guía del vector.

Nota 1:- Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas, b) se refiere a todos los vuelos controlados mientras que c) comprende únicamente los vuelos IFR.

Nota 2:- El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en le espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente falla de las comunicaciones observará las disposiciones de c).

91.186 Procedimientos de Fallas de Comunicaciones

Aire - Tierra

a) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta tentativa no da resultado la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con otras aeronaves u otras estaciones aeronáuticas, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, una aeronave que trabaje en la red deberá observar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

b) Si fallasen los intentos especificados en a) la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en la frecuencia o frecuencias designadas, precedido de la frase **"TRANSMITIENDO A CIEGAS"** y, si fuera necesario, incluirá del destinatario o destinatarios del mensaje.

c) Normas y Procedimientos. En la operación de red un mensaje que se transmite a ciegas debería ser transmitido dos veces, tanto en la frecuencia principal como en la secundaria. Antes de cambiar la frecuencia la aeronave debería anunciar a que frecuencia va a pasar.

Falla del Receptor

d) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a fallas del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en la frecuencia utilizada, precedidos de la frase **" TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR".** La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

e) Una aeronave a la que se proporcione control de Tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir con lo que se estipula en d) transmitirá información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

f) Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación por falla del equipo de a abordo, seleccionará, si está equipada al respecto, la clave apropiada SSR 7600 para indicar la falla de radio, en la FIR del Espacio Aéreo Dominicano.

Tierra - Aire

g) Si la estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una estación de aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principales y secundarias que se cree que la aeronave esté utilizando, hará lo siguiente:

1) Solicitará de otras estaciones aeronáuticas que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario;

2) Pedirá a otras aeronaves en la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico, si fuera necesario.

h) La disposición de g) también se aplicarán:

1) A petición de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo interesada;

2) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave tal que de lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones.

Nota:- La autoridad ATS apropiada puede prescribir un período de tiempo específico

i) Si las tentativas especificadas en g) fallan, la estación aeronáutica deberá transmitir mensajes dirigidos a la aeronave, a parte de los mensajes que contienen permisos de control de tránsito aéreo, mediante transmisión a ciegas en la frecuencia o frecuencias que se crea que la aeronave esté escuchando.

j) La transmisión a ciegas de permisos o instrucciones de control de tránsito aéreo no se efectuará a las aeronaves, excepto a solicitud específica del remitente.

k) Notificación de fallas de comunicaciones. La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo apropiada y a la empresa explotadora de la aeronave, lo más pronto posible, toda falla de la comunicación aeroterrestre.

91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes de mal funcionamiento.

a) El piloto al mando de toda aeronave operando en espacio aéreo controlado bajo IFR, reportará lo más pronto posible al ATC cualquier mal funcionamiento del equipo de navegación, aproximación o comunicación ocurrido en el vuelo.

b) En todo reporte requerido por el párrafo (a) de esta sección, el piloto al mando incluirá lo siguiente:

1) Identificación de aeronave;

2) Equipo afectado;

3) Cual es el grado de afectación estimado, de la capacidad del piloto para conducir la operación con la falla producida bajo IFR con el sistema ATC fuera de servicio; y

4) Naturaleza y extensión de la asistencia deseada del ATC.

91.189 Operaciones de Categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.

a) Ninguna persona podrá operar un avión civil en operación de categoría II y III, a menos que:

(1) La tripulación de vuelo del avión consista de un piloto al mando y un segundo al mando que posean las autorizaciones y habilitaciones prescritas en 61.3 de este capítulo;

(2) Cada miembro de la tripulación tenga conocimiento adecuado de, y familiaridad con el avión y los procedimientos a ser usado; y

(3) El panel de instrumentos frente al piloto que controla el avión tiene la instrumentación apropiada para el tipo de sistema de guía de control de vuelo que este siendo usado.

b) A menos que de otra manera sea autorizado por la DGAC, ninguna persona puede operar una aeronave civil en operaciones de categorías II y III a menos que cada

componente terrestre requerido para esa operación y el equipo de abordo relacionado esté instalado y operando.

c) Altura de decisión autorizada (DH). Para el propósito de esta sección, cuando el procedimiento a ser usado prevé y requiere el uso de una DH, la DH autorizada es la mayor de las siguientes:

1) La DH prescrita por el procedimiento de aproximación

2) La DH prescrita porra el piloto al mando

3) La DH para la que el avión está equipado

d) A menos que de otra manera lo autorice la DGAC, ningún piloto operando un avión en una aproximación en categoría II o III que prevé y requiere el uso de una DH puede continuar la aproximación debajo de la altura de decisión autorizada a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) La aeronave esté en una posición desde la cual se pueda efectuar un descenso hasta el aterrizaje en la pista propuesta a un régimen de descenso y maniobras normales y donde ese régimen de descenso permita el contacto en la zona designada de contacto de la pista de aterrizaje propuesta

2) Por lo menos una de las siguientes referencias visuales de la pista de aterrizaje propuesta esté claramente visible e identificable para el piloto.

i. El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no pueda descender debajo de 100 pies encima de la elevación de la zona de contacto utilizando las luces de aproximación como una referencia, a menos que las barras rojas limitantes o las barras rojas de las hileras laterales estén también claramente visibles e identificables.

ii. El umbral

iii. Las marcaciones del umbral

iv. Las luces del umbral

v. La zona de contacto o sus marcaciones

vi. Las luces de la zona de contacto

e) A menos que de otra manera lo autorice la DGAC, cada piloto operando una aeronave debe ejecutar inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada, siempre que, previo al contacto; no se cumplan los requerimientos del párrafo (d) de esta sección.

f) Ninguna persona puede aterrizar esa aeronave usando una aproximación en categoría III sin altura de decisión, a excepción de los que se acojan a las provisiones de una carta de autorización emitida por la DGAC,

g) Los párrafos (a) hasta (g) de esta sección no aplican a operadores de certificados emitidos bajo los RAD'S 121,129 o 135. Ninguna persona puede operar una aeronave civil en operaciones de categoría II o III conducidas por operadores de certificados emitidos bajos los RAD'S 121,129 o 135 a menos que las operaciones sean conducidas de acuerdo con las operaciones específicas del poseedor del certificado de explotación.

91.191 Manual de Categoría II y III.

a) Excepto a lo estipulado en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión civil matriculado en la República Dominicana en operaciones de categoría II y III a menos que:

1) Esté disponible en esa aeronave un manual actualizado y aprobado de categoría II y III.

2) La operación sea conducida conforme a los procedimientos, instrucciones y limitaciones del referido manual;

3) Los instrumentos y equipos listados en el manual que son requeridos para una operación particular de categoría II y III hayan sido inspeccionados de acuerdo al programa de mantenimiento contenido en el manual

b) Cada operador debe mantener una copia actualizada de cada manual aprobado en su base de operación principal y mantenerlo disponible para inspección cuando lo solicite la Autoridad de Aeronautica Civil.

c) Esta sección no aplica a operaciones conducidas a poseedores de certificados bajos los RADS 121 O 135.

91.193 Certificado de autorización para ciertas operaciones de Categoría II.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.195 - 91.199 Reservado.

Sección "C" - Requerimientos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.201 Reservado.

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.

a) Excepto por lo previsto en la sección 91.715 y 103 de este RAD ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que dentro de la misma se encuentre:

1) Un certificado de aeronavegabilidad de la República Dominicana apropiado y vigente. Cada certificado de aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el registro nacional de aeronaves.

2) Un certificado de matrícula de la República Dominicana o un certificado de matrícula emitido bajo las leyes de otro Estado contratante de OACI.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que se exhiba el certificado de aeronavegabilidad requerido por el párrafo (a) de esta sección, en la cabina de pasajeros o en la entrada a la cabina de mando de forma tal que sea legible para los pasajeros o tripulación.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave con un tanque de combustible instalado dentro del compartimiento de pasajeros o en alguno de los compartimentos de equipaje, a menos que su instalación haya sido cumplida conforme al RAD 43 y una copia del formulario FM-6 (337) autorizando aquella instalación que se encuentre a bordo de la aeronave.

91.205 Aeronaves civiles propulsadas por motores con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.

a) Generalidades: Excepto por lo previsto en los párrafos (c)(3) y (e) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave propulsadas por motores con un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana en cualquier operación descrita en los párrafos (b) a (e) de esta sección, a menos que esa aeronave cuente con los instrumentos y el equipo especificado en esos párrafos, o los equivalentes aprobados por la DGAC para ese tipo de operación y que estos estén en condiciones operativas.

b) Para vuelo VFR durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipo:

1) Indicador de velocidad.

2) Altímetro.

3) Indicador magnético de dirección (brújula).

4) Tacómetro para cada motor.

5) Indicador de presión (manómetro) de aceite, para cada motor que utilice circuito de presión de aceite.

6) Indicador de temperatura (termómetro) para todo motor refrigerado por líquido.

7) Indicador de temperatura de aceite para todo motor refrigerado por aire.

8) Indicador de presión de múltiple de admisión para cada motor recíproco aspirado (para aeronaves equipadas con hélices de pasos variables).

9) Indicador de cantidad de combustible para cada tanque.

10) Indicador de posición del tren de aterrizaje. (Si la aeronave tiene tren de aterrizaje retráctil).

11) Para aeronaves pequeñas que han obtenido su certificado de Tipo después del 11 de marzo de 1996, una luz roja o un sistema de luces blancas anticolisión. En caso de falla de cualquier luz del sistema anticolisión, se puede continuar operando la aeronave hasta un lugar donde ese sistema pueda repararse.

12) Si la aeronave opera comercialmente sobre agua y más allá de la distancia de planeo y sin potencia desde la costa, debe tener equipo de flotación rápidamente accesible para cada ocupante y por lo menos un artefacto pirotécnico para efectuar señales.

13) Un cinturón de seguridad aprobado con un medio de cierre de metal a metal para todo ocupante mayor de dos años.

14) Para aeronaves civiles pequeñas, fabricadas después del 18 de julio de 1978, deberán tener arneses de hombro aprobados para cada asiento delantero. Todo arnés de hombro debe estar diseñado para proteger a los ocupantes de heridas serias en su cabeza cuando estos experimentan fuerzas de inercia extremas durante un aterrizaje de emergencia. Todo arnés de hombro instalado en el lugar de cada miembro de la tripulación, debe permitirle a éste cuando esté sentado y el cinturón de seguridad y arnés de hombro ajustado, realizar todas las funciones necesarias para controlar el vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

    i) La fecha de fabricación de una aeronave es la fecha en que los registros de inspección de aceptación reflejan que la aeronave se ha completado y cumple con los datos de diseño de tipo aprobado por la Autoridad de Aeronáutica correspondiente, y

    ii) Un asiento delantero es el asiento localizado en el lugar del piloto o cualquier asiento a los lados de éste.

15) Un transmisor localizador de emergencia (ELT), si es requerido por la sección 91.207

16) Para aeronaves de categoría normal, utilitaria y acrobática con una configuración de asientos, excluyendo asientos de pilotos, de 9 ó menos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, cinturones de seguridad y arneses de hombro, que cuando no estén en uso, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con la rápida salida de sus ocupantes en una emergencia.

17) Para helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 los arneses de hombro para todo asiento, deben además de los requisitos contemplados en las secciones 27.2 ó 29.2 de los RAD 27 y 29, poseer un solo punto de liberación del sistema cinturón de seguridad y arneses de hombro.

c) Para vuelo VFR nocturno. Los siguientes instrumentos y equipos son requeridos:

1) Los instrumentos y equipos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

2) Luces de posición aprobadas de acuerdo al Anexo 8 de OACI.

3) Un sistema de luces de anticolisión rojas y blancas aprobadas. En el caso de una falla de cualquier luz del sistema de luces anticolisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde su reparación o reemplazo se pueda efectuar. Además, todas las aeronaves que están dotadas de luces estroboscópicas, adicionales a las luces anticolisión, podrán usarlas exclusivamente durante el vuelo o la permanencia en el área de aterrizaje.

4) Una luz eléctrica de aterrizaje;

5) Adecuada reserva de energía eléctrica para todo equipo eléctrico instalado y equipo de radio.

6) Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que se encuentren accesibles al piloto durante el vuelo.

7) Un indicador giroscópico de virajes.

8) Iluminación adecuada para los instrumentos de vuelo y equipo esencial para la operación de la aeronave.

9) Un indicador de velocidad vertical.

10) Una linterna eléctrica para cada uno de los tripulantes.

11) Un sistema de radio comunicación de dos vías.

d) Para el vuelo por IFR se requieren los siguientes instrumentos y equipos:

1) Instrumentos y equipos especificados en los párrafos (b) de esta sección y, para vuelos nocturnos, los instrumentos y equipos especificado en el párrafo (c) de esta sección.

2) Un sistema de radio comunicación de dos (2) vías y el equipo apropiado de navegación, para las estaciones de tierra que vayan a ser utilizadas.

3) Indicador giroscópico de velocidad de giro, excepto en las siguientes aeronaves:

i) Aeronaves con un tercer sistema de instrumentos de medida de actitud que pueda medir actitud de vuelo a través de 360° grados de cabeceo y alabeo (roll) instalado de acuerdo con lo dispuesto en la sección 121.305 (j).

ii) Helicópteros con un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de todas las actitudes de vuelo de hasta más o menos 80° grados de cabeceo y más o menos 120° grados de alabeo (roll) e instalado de acuerdo con la sección 29.1303 (g).

4) Indicador de deslizamiento (slip indicator);

5) Altímetro de precisión ajustable por presión barométrica;

6) Un reloj con cuadrante en horas, minutos y segundos con manecilla indicadora de segundo, o representación digital;

7) Generador o alternador de adecuada capacidad;

8) Indicador giroscópico de inclinación y cabeceo. (horizonte artificial);

9) Indicador giroscópico de dirección (girocompás o equivalente);

10) Un equipo aprobado de medición de distancia (DME).

e) Vuelo por encima de los 24,000 pies MSL (FL 240). Si un equipo de navegación VOR es requerido bajo el párrafo de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, por encima de FL 240, a menos que la aeronave esté equipada con equipo de medida de distancia aprobada (DME). Cuando el DME requerido por este párrafo falla encima de FL 240, el piloto al mando de la aeronave notificará inmediatamente al ATC y entonces puede continuar las operaciones de FL 240 al

aeropuerto siguiente, en el cual las reparaciones y el reemplazo del equipo pueden ser hechas.

f) Operaciones Categoría II. Los requerimientos para operaciones de Categoría II son los instrumentos y equipos especificados en:

1. Párrafo (d) de esta sección; y

2. El apéndice A de este RAD.

g) Operaciones de aproximación categoría III: La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

h) Exclusiones: El párrafo (f) de esta sección no aplica para operaciones conducidas por el propietario de un certificado emitido bajo los RAD 121 o 135.

NOTA: Pueden ser utilizadas combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los instrumentos que lo conformen por separado.

91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).

a) Excepto lo previsto en los párrafos (e) y (f) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT), que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C91, si el equipo fue instalado antes de julio del 1995.

b) Todo transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor, en el caso de choque por impacto, sea mínima. El ELT fijo o removible debe ser colocado en la aeronave lo más atrás posible.

c) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo (alternado o continuo) de más de una (1) hora; o

2) Ha vencido el 50% de su vida útil o para baterías recargables al 50% de su vida útil de carga, de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor. La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado

en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo (c)(2) de esta sección, no se aplica a las baterías (tales como baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas por el tiempo de almacenaje.

d) Todo ELT requerido en el párrafo (a) de esta sección debe ser inspeccionado cada doce (12) meses calendarios por:

1) Instalación adecuada;

2) Corrosión en la batería;

3) Operación de los controles y sensor de impacto; y

4) La presencia de suficiente señal radiada desde su antena.

e) No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección, una persona puede:

1) Trasladar por sus propios medios una aeronave adquirida recientemente, desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia; y

2) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse hasta un lugar donde si puedan ser realizados.

Ninguna persona, distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en ferry bajo los términos del párrafo (d) de esta sección.

f) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

1) Aeronaves propulsadas con motores de turbina;

2) Aeronaves que efectúan vuelos de itinerario por un titular de certificado como transportistas aéreos por itinerario;

3) Aeronaves que efectúan operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 5 millas náuticas del aeropuerto desde el cual aquellas operaciones hayan comenzado;

4) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y prueba de vuelo;

5) Aeronaves nuevas mientras están efectuado operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;

6) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo concernientes a aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas;

7) Aeronaves certificadas por la DGAC para propósitos de investigación y desarrollo;

8) Aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras o estudios de mercado;

9) Aeronaves equipadas para no llevar mas de una persona; y

10) Traslado en vuelo especial (ferry) de una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse, hasta un lugar donde puedan ser realizadas sujeto a lo siguiente:

i) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que en su registro contenga una anotación que incluya la fecha de remoción inicial, marca, modelo, número de serie, y la razón por la cual fue removido el transmisor, y le sea colocada una placa a la vista del piloto que le indique **"EL ELT NO ESTA INSTALADO"**

ii) Ninguna persona puede operar una aeronave más allá de 90 días después que se realizó la remoción inicial del ELT en la aeronave.

91.209 Luces de aeronaves.

Ninguna persona podrá:

a) Durante el período comprendido entre la puesta y salida del sol

1) Opera una aeronave a menos que tenga operativa las luces de posición.

2) Estacionar o mover una aeronave en las áreas de operaciones incluida la plataforma en la noche a menos que la misma esté:

i) Claramente iluminada;

ii) Con sus luces de posición iluminadas; y

iii) Se encuentre en una área que esté claramente delimitada con luces o señales adecuadas y que restrinja la circulación de cualquier vehículo u otra aeronave.

3) En operaciones acuáticas, amarrar una aeronave a menos que:

i) Tenga las luces acuáticas de iluminación encendidas;

ii) Se encuentre amarrada o anclada en un área donde las luces acuáticas no sean requeridas.

b) Operar una aeronave que esté equipada con un sistema de luces anticolisión a menos que estas estén encendidas. Sin embargo, las luces anticolisión no necesitan estar encendidas si el piloto al mando determina que es mejor tenerlas apagadas considerando las condiciones y seguridad de operación.

91.211 Oxígeno suplementario.

a) Generalidades. Ninguna persona podrá operar una aeronave registrada en la República Dominicana, a menos que se cumpla con lo siguiente:

1) A una altitud de cabina sobre 12,500 pies (MSL) hasta los 14,000 pies (MSL) inclusive, a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes con una duración de más de 30 minutos;

2) A una altitud de cabina sobre 14,000 pies (MSL), a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes;

3) A presiones de altitud de cabina sobre 15,000 pies (MSL), a menos que todos los ocupantes de la aeronave estén provistos con oxígeno suplementario.

b) Aeronaves con cabinas presurizadas:

1) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana con cabina presurizada en las siguientes circunstancias:

i) A altitudes de vuelo sobre FL250, a menos que haya diez (10) minutos de oxígeno adicional al oxígeno que establece el párrafo (a) de esta sección disponible para todo ocupante de la aeronave para uso en caso de descenso por pérdida de presurización.

ii) A altitudes de vuelo sobre FL350, a menos que uno de los pilotos que esté al mando de los controles de la aeronave esté usando una máscara para oxígeno que esté segura y sellada, que supla oxígeno cada vez que la presión en la cabina sea mayor de 14,000 pies (MSL). El piloto al mando no tendrá que usar máscara de oxígeno durante un vuelo a FL410 ó menor si ambos pilotos se encuentran en los controles y que cada uno tenga disponible máscara de oxígeno de

montura rápida, que se pueda poner apropiadamente asegurada con una mano y que supla oxígeno en menos de cinco (5) segundos.

2) No obstante lo indicado en el párrafo (b)(1)(ii) de esta sección, si por cualquier razón un piloto de la aeronave tiene que dejar su puesto mientras la aeronave se encuentra en vuelo operando sobre FL350, el piloto que tenga que permanecer en los controles deberá usar la máscara de oxígeno hasta que el otro piloto regrese a su posición.

91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) Que exista una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC, para esa aeronave.

2) Que la aeronave tenga a bordo la autorización extendida por la DGAC, autorizando la operación de la misma bajo una lista de equipo mínimo (MEL). La autorización puede ser obtenida mediante solicitud por escrito del propietario del certificado de aeronavegabilidad. La lista de equipo mínimo y la autorización, constituyen para la aeronave un certificado de Tipo suplementario.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC debe:

i) Estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante responsable del diseño de la aeronave y aprobado por el Estado que lo representa;

ii) Ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección; y

ii) Disponer el tipo de operación que la aeronave puede efectuar con los instrumentos y equipos en condición inoperativo.

4) Los registros de la aeronave disponibles para el piloto deben incluir una anotación describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

5) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo autorizada.

b) Los siguientes instrumentos y equipos podrían no ser incluidos dentro de la lista:

1) Instrumentos y equipos que hayan sido, ya sea en forma específica o de alguna otra manera, exigidos por los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave ha obtenido su certificado de Tipo y que sean esenciales para una operación segura, bajo todas las condiciones operativas.

2) Instrumentos y equipos que deben estar operativos por una directiva de aeronavegabilidad, a menos que la directiva de aeronavegabilidad lo establezca de otra forma.

3) Instrumentos y equipos requeridos para una operación específica.

c) Una persona autorizada bajo el RAD 121 ó 135 para usar una lista de equipo mínimo para una aeronave específica, puede utilizar esa lista de equipo mínimo en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo este RAD, sin necesidad de aprobación adicional.

d) Excepto para operaciones conducidas de acuerdo con los párrafos (a) ó (c) de esta sección, un piloto puede despegar una aeronave en las operaciones conducidas bajo este RAD con equipo e instrumentos inoperativos sin tener una lista de equipo mínimo aprobada, siempre que:

1) La operación de vuelo sea conducida en:

i) Aeronaves no impulsadas por motores de turbina, planeadores o ultralivianos, aeronaves más ligeras que el aire.

ii) Aeronaves pequeñas, no impulsadas por motores de turbina, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales ha sido desarrollada una lista maestra de equipo mínimo master (MEL); y

2) Que los instrumentos y equipos inoperativos no sean:

i) Parte de los instrumentos y equipo correspondientes a la certificación de Tipo para operación VFR diurna prescritos en las regulaciones de aeronavegabilidad aplicables bajo las cuales la aeronave obtuvo su certificado de Tipo;

ii) Requeridos en la lista maestra de equipos mínimos de la aeronave o en la lista de equipos mínimos de operación para la clase de operación de vuelo que está siendo realizada;

iii) Requeridos por la sección 91.205 ó por cualquier otra regla de este RAD para la clase específica de operación de vuelo que está siendo realizada; o

iv) Requerido por una Directiva de Aeronavegabilidad (D.A.) que debe estar operativo; y

3) Los instrumentos y equipos inoperativos estén:

i) Removidos de la aeronave y con placa en la cabina de mando del equipo removido y anotada su remoción en el registro de mantenimiento, de acuerdo al RAD 43.9; ó

ii) Desactivados y con placas que indiquen "INOPERATIVO". Si la desactivación del instrumento o equipo inoperativo involucra mantenimiento, este debe ser cumplido y registrado de acuerdo con el RAD 43; y

4) Que el equipo o instrumentos inoperativos no constituyen un peligro para la aeronave. Esta condición debe ser establecida por un titular de licencia de técnico de mantenimiento adecuadamente habilitado.

e) No obstante cualquier otra previsión de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo (ferry).

91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).

a) Para todo el espacio aéreo y aeronaves civiles matriculadas en la República Dominicana: Para las operaciones que no sean conducidas bajo los RAD 121 ó 135, todo respondedor (transponder) instalado deberá estar acorde a toda instalación para el (Modo "A") de acuerdo a la TSO-C74c (Modo "A" con capacidad de reporte de la altitud y de TSO-C112 para el (Modo "S").

b) Operación de respondedor (transponder): Toda persona operando una aeronave en el espacio aéreo controlado de la República Dominicana, que cuente con un equipo respondedor (transponder) operativo y mantenido de acuerdo con lo establecido en el 91.413, debe operar el mismo incluyendo el equipo (Modo "C") si estuviera instalado, debiendo responder en el código apropiado asignado por el ATC.

91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.

Ninguna persona puede operar un equipo de información automático de medición de altitud de presión asociada con un respondedor (transponder) de radar:

a) Cuando la desactivación de ese equipo sea ordenada por el Control de Tránsito Aéreo;

b) A menos que, en el momento de ser instalado dicho equipo haya sido controlado y calibrado para transmitir los correspondientes datos de altitud con un error de 125 pies (sobre la base de una probabilidad del 95%) a partir del datum indicado o calibrado del altímetro que se usa normalmente para mantener la altitud de vuelo y habiendo sido dicho altímetro calibrado a una presión de referencia de 29, 92" Hg, para altitudes desde el nivel del mar hasta la máxima altitud operativa de la aeronave; o

c) A menos que el altímetro y digitalizadores en ese equipo, cumplan los estándares establecidos en las TSO-C10b y TSO-C88 respectivamente.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves civiles propulsadas por motores de turbina.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave de matrícula dominicana propulsada con motores de turbina, a menos que esté equipada con un sistema o dispositivo aprobado de alerta de altitud que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) Todo sistema o dispositivo de alerta de altitud requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser capaz de:

1) Alertar al piloto:

i) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso) por medio de una secuencia de señales auditivas y visuales, con tiempo suficiente para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; o

ii) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso), por medio de una secuencia de señales visuales, con suficiente tiempo como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; y cuando se desviara por encima o debajo de esa altitud preseleccionada, por una señal auditiva;

2) Proveer las señales requeridas desde el nivel del mar hasta la mayor altitud operativa aprobada para la aeronave en la cual se instaló;

3) Preseleccionar altitudes en incrementos que están en proporción con las altitudes a las cuales la aeronave está siendo operada;

4) Probarse sin equipo especial para determinar si las señales de alerta están operando correctamente; y

5) Aceptar la regulación necesaria de la presión barométrica si el sistema o dispositivo opera por presión barométrica. Sin embargo, para operaciones por debajo de 3,000 pies sobre el nivel de la tierra (AGL), el sistema o dispositivo

sólo debe proveer una señal visual o auditiva, para cumplir con este párrafo. Un radioaltímetro puede ser incluido para proveer la señal si el operador tiene un procedimiento aprobado de su uso para determinar DH ó MDA, como corresponda.

c) Todo operador a quien aplique esta sección debe establecer y asignar procedimientos para el uso del sistema o dispositivo de alerta de altitud, y todo miembro de la tripulación debe cumplir con aquellos procedimientos asignados.

d) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a la operación de aeronaves que posean certificado experimental o a la operación de una aeronave para los siguientes propósitos:

1) Traslado de una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión, hasta un lugar donde sea instalado el dispositivo o sistema de alerta;

2) Continuar un vuelo como se planeó originalmente, si el dispositivo o el sistema de alerta de altitud se torna inoperativo luego del despegue de la aeronave, no obstante, el vuelo no puede proseguir desde un lugar donde se pueda hacer su reparación o reemplazo, para solucionar el problema;

3) Transportar la aeronave con el sistema o dispositivo de alerta inoperativo desde un lugar donde la reparación o reemplazo no pueda ser hecho hasta un lugar donde pueda hacerse;

4) Conducir un vuelo de prueba de aeronavegabilidad de la aeronave;

5) Transportar una aeronave hacia un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de matricularla en un país extranjero;

6) Llevar a cabo una demostración de la operación de la aeronave con el propósito de venta;

7) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo extranjeras en la operación de la aeronave previa al traslado a un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de su matriculación en un país extranjero.

91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

a) Para todo el espacio aéreo: Aeronaves matriculadas en la República Dominicana. Si se instala un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión en una aeronave matriculada en la República Dominicana, el mismo debe ser aprobado por la DGAC.

b) Toda persona que opere una aeronave equipada con un sistema de alerta de tránsito y advertencia de colisión (TCAS), el sistema debe estar siempre encendido y operativo.

91.223-91.299 Reservado

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.301 Reservado

91.303 Vuelo acrobático.

Ninguna persona puede operar una aeronave en vuelo acrobático:

a) Sobre cualquier área poblada de una ciudad, pueblo o asentamiento;

b) Sobre cualquier reunión de personas a cielo abierto;

c) Dentro de una zona controlada o aerovía.

d) Dentro de las cuatros (4) millas náuticas a partir de la línea central de cualquier aerovía;

e) Debajo de 1,500 pies de altura sobre la superficie; o

f) Cuando la visibilidad de vuelo es menor a tres (3) millas terrestres.

Para el propósito de esta sección, vuelo acrobático significa una maniobra intencional que involucre un cambio abrupto en la actitud de la aeronave, una actitud anormal o aceleración anormal, no necesarias para el vuelo normal.

91.305 Areas de vuelo de prueba.

Ninguna persona puede efectuar un vuelo de prueba en una aeronave, excepto sobre aguas abiertas o sobre áreas no densamente pobladas que tengan tránsito aéreo reducido.

91.307 Paracaídas y paracaidismo.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede llevar un paracaídas para su uso en caso de emergencia de la aeronave, a menos que sea de un tipo aprobado; y

1) Si es del tipo asiento (velamen en espalda) que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado dentro de los ciento veintidós (120) días precedentes; o

2) Si es de algún otro tipo que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado;

i) Dentro de los ciento veinte (120) días precedentes si el velamen, cuerdas y arneses están compuestos exclusivamente de fibra sintética (naylon), rayón u otra (similar) o material que posea una sólida resistencia al daño causado por moho u otros hongos o agentes corrosivos propagados en ambientes húmedos; o

ii) Dentro de los sesenta (60) días precedentes si cualquier parte del paracaídas esta compuesta por seda u otra fibra natural o materiales no especificados en el párrafo (a)(2)(i) de esta sección.

b) Excepto en una emergencia, ningún piloto al mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República Dominicana, excepto de conformidad con lo establecido por el RAD 105.

c) A menos que cada ocupante de una aeronave use un paracaídas aprobado, ningún piloto de una aeronave civil transportando personas distintas a la de la tripulación puede ejecutar cualquier maniobra intencional que exceda:

1) En inclinación, los 60° grados respecto del horizonte.

2) En ascenso o descenso, más de 30° grados respecto del horizonte.

d) El párrafo (c) de esta sección no es aplicable a:

1) Vuelos de prueba para la habilitación o evaluación de pilotos;

2) Tirabuzones u otras maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para habilitación o evaluación, cuando estén realizados por:

i) Un instructor de vuelo habilitado, o

ii) Un piloto de transporte de línea aérea (TLA), que este dando instrucción de acuerdo con el RAD 61.67.

e) Para el propósito de esta sección, "paracaídas aprobados" significa:

1) Un paracaídas fabricado según un certificado de Tipo u orden técnica estándar (TSO) de la serie C-23 ó

2) Un paracaídas tipo militar diseñado para persona, identificado según las normas militares, un número de orden, o cualquier designación o número de especificación militar.

91.310 Remolque de planeadores.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.311 Remolque.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede remolcar cualquier cosa con una aeronave, excepto que esta cuente con una autorización emitida por la DGAC.
Para el remolque especifico de algún objeto con fines publicitario. (pancartas, letreros, carteles) etc.

b) La solicitud para la autorización previamente indicada deberá ser hecha de la manera prescrita por la DGAC.

91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida;

1) Para un fin que no sea aquel propósito especial para el cual la aeronave está certificada; o

2) En una operación distinta a aquella que sea necesaria para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial.

b) A los efectos del párrafo (a), la operación de una aeronave civil de categoría restringida utilizada en el entrenamiento a tripulaciones de vuelo en una operación de propósito especial para la cual la aeronave esté certificada, es considerada como una operación para dicho propósito especial.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida transportando personas o propiedades con fines comerciales, a los efectos de este párrafo, una operación de propósito especial involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de esa operación, al lugar concerniente, tal como rociado, siembra, espolvoreo, remolque de carteles y la operación de entrenamiento de vuelo de la tripulación para el propósito especial requerido, no se considera transporte de personas o propiedades con fines comerciales.

d) Ninguna persona puede volar en una aeronave civil de categoría restringida a menos que esa persona:

1) Sea miembro de la tripulación;

2) Sea miembro de la tripulación a entrenar;

3) Realice una función esencial en conexión con la operación de propósito especial para la cual la aeronave ha sido certificada;

4) Sea necesaria para el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con aquel propósito especial.

e) Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del certificado de permiso o las limitaciones operativas especiales emitidas por la DGAC, ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida dentro de la República Dominicana:

1) Sobre un área densamente poblada;

2) En una aerovía aérea congestionada; o

3) Cerca de un aeropuerto ocupado donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.

f) La solicitud para la autoridad especial prescrita en el párrafo (e) de esta sección, deberá hacerse de la manera prescrita por la DGAC.

g) Esta sección no aplica para las operaciones de carga externa de los helicópteros que no transportan pasajeros.

h) Ninguna persona puede operar un avión civil pequeño de categoría restringida, fabricado después del 18-7-78, a menos que tenga instalado en cada asiento frontal arneses de hombro aprobados por la DGAC. Los mismos deben ser diseñados para proteger a todo ocupante de heridas serias. La instalación del arnés de hombro en cada lugar de los miembros de la tripulación, cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arneses de hombro ajustados, debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación de vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

1) La fecha de fabricación de un avión es la fecha de los registros de aceptación de la inspección que indica que ese avión está completo y reúne los datos de diseño del certificado de Tipo aprobado por la DGAC; y

2) Un asiento frontal es un asiento localizado en la estación de un miembro de la tripulación o cualquier asiento localizado a los costados de tal asiento.

91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría limitada transportando personas o cosas con fines comerciales.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente en el territorio de la República Dominicana y su espacio aéreo asignado mediante los acuerdos regionales de navegación aérea en operaciones comerciales.

b) A menos que sea específicamente autorizado por la DGAC de conformidad con el RAD, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente con fines comerciales.

91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental:

1) Para un propósito distinto para el cual dicho certificado fue emitido; o

2) Transportar personas o cosas con fines comerciales.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave que posea un certificado experimental fuera del área asignada por la DGAC hasta tanto demuestre que:

1) La aeronave es controlable a través de todo su rango normal de velocidades y durante todas las maniobras a ser ejecutadas; y

2) La aeronave no posee características de operación o de diseño peligrosos.

c) A menos que sea autorizado de otra forma por la DGAC por medio de limitaciones especiales de operación, ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental sobre áreas densamente pobladas o en una ruta aérea congestionada, a menos que sea autorizada de otra forma por la DGAC por medio de limitaciones especiales de operaciones de acuerdo con los términos y condiciones especificados en la autorización en el interés de la seguridad de la actividad aerocomercial.

d) Toda persona operando una aeronave civil con certificado experimental deberá;

1) Advertir a toda persona transportada de la naturaleza experimental de la aeronave;

2) Operar bajo VFR de día, a menos que sea autorizado específicamente de otra manera por la DGAC; y

3) Notificar a la torre de control de la naturaleza experimental de la aeronave cuando se opere la misma dentro o fuera de aeropuertos con torres de control operativas.

e) La DGAC puede prescribir las limitaciones adicionales que considere necesarias, incluyendo limitación sobre el número de personas que pueden ser transportadas en la aeronave.

91.323. Reservado

91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave categoría primaria transportando personas o cosas para fines comerciales.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave de categoría primaria que es mantenida por el piloto propietario bajo una inspección especial aprobada y un programa de mantenimiento, excepto por:

1) El piloto propietario; o

2) Una persona designada por el piloto propietario y prueben que no se reciben compensaciones por el uso de la aeronave.

91.326 - 91.399 Reservado

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las reglas que rigen para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves civiles de matrícula dominicana, operando dentro o fuera de la República Dominicana.

b) Los RAD 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 y 91.419 de esta sección no se aplican a aeronaves mantenidas de acuerdo a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como están previstos en los RAD 121, 129 ó la sección 135.411 (a)(2).

91.403 Generalidades.

a) El propietario o explotador de una aeronave es el primer responsable de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento del RAD 39.

b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave que no sean las que están prescritas en esta sección u otras aplicables, incluyendo el RAD 43.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que se haya cumplido con los tiempos mandatarios de reemplazo, intervalos de inspección y procedimientos relacionados, especificados en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para aeronavegabilidad continuada, o intervalos de inspección alternativos y procedimientos relacionados, prescrito en una especificación de operaciones aprobadas por la DGAC bajo los RAD I21,135, 137 o de acuerdo a un programa de inspección aprobado bajo la sección 91.409 (e) de esta sección, o de acuerdo a lo recomendado por el fabricante en el caso de aeronaves operando en aviación general cualquiera sea su peso y /o categoría.

d) El propietario o explotador de una aeronave deberá someter a la autoridad de aviación para su aprobación, un programa de inspección según lo establecido en el párrafo del RAD 91.409 que le aplique de acuerdo a la operación que realice, un programa de integridad estructural (de corresponder para el modelo de aeronave según lo recomendado por el fabricante o lo requerido por la DGAC) una lista de las o las personas o entidades con las cuales haya realizado convenios o contratos para la ejecución de las inspecciones requeridas y otro tipo de mantenimiento preventivo o alteraciones.

e) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que el actual peso vacío y centro de gravedad, sean calculados en base a valores establecidos por un peso físico real de la aeronave efectuado dentro de los últimos 36 meses calendario.

91.405 Requisitos de mantenimiento.

Todo propietario u operador de una aeronave:

a) Deber tener la aeronave inspeccionada como está prescrito en la sección "E" de este RAD. Entre las inspecciones requeridas, excepto por lo previsto en el párrafo (c) de esta sección; deberá tener las discrepancias solucionadas como está prescrito en el RAD 43;

b) Se asegurará que el personal de mantenimiento haga las anotaciones apropiadas en los registros de mantenimiento de la aeronave, indicando que esta haya sido aprobada para el retorno al servicio;

c) Cualquier instrumento o equipo que haya estado inoperativo de acuerdo a la sección 91.213 (d)(2), deberá ser reportado, reemplazado, removido o inspeccionado durante la próxima inspección requerida;

d) Cuando se anoten discrepancias incluyendo instrumentos o equipos inoperativos, se asegurará que un letrero (placard) haya sido instalado como esta

requerido por la sección 43.11.

91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que ha estado sometida a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración a menos que:

1) Haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona autorizada bajo la sección 43.7; y

2) Hayan efectuado las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos por las secciones 43.9 ó 43.11 según corresponda.

b) Ninguna persona puede transportar a cualquier persona distinta a la tripulación en una aeronave que ha estado en mantenimiento, reconstruida o alterada de una manera que pueda haber cambiado apreciablemente sus características de vuelo o afectado apreciablemente su operación en vuelo, hasta que un piloto debidamente habilitado para dicha aeronave, realice un chequeo operacional en vuelo por el mantenimiento ejecutado o por las alteraciones realizadas, y anote el vuelo en el registro de mantenimiento de la aeronave.

c) La aeronave no tendrá que ser volada como lo requerido en el párrafo (b) de esta sección si previo al vuelo, pruebas en tierra, inspecciones o ambas cosas, demuestran concluyentemente que el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, no han cambiado significativamente las características de vuelo o afectado substancialmente la operación en vuelo de la aeronave.

91.409 Inspecciones.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que dentro de los 12 meses calendarios precedentes, esta haya tenido:

1) Una inspección anual de acuerdo con el RAD 43 y haya sido aprobada para retornar al servicio por una persona autorizada de acuerdo a la sección 43.7; ó

2) Una inspección para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21.

Ninguna inspección realizada bajo el párrafo (b) de esta sección puede ser sustituida por ninguna inspección requerida por este párrafo, a menos que la misma sea ejecutada por una persona autorizada a realizar una inspección "anual" y la misma sea anotada en los registros de mantenimiento de la aeronave como una inspección anual.

El vencimiento de la inspección anual para la aeronavegabilidad será a los 365 días calendarios de la fecha de inspección que figura en el certificado de aeronavegabilidad.

b) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave transportando cualquier persona distinta a la tripulación, ni puede dar instrucción de vuelo en una aeronave operada por esa persona, con fines comerciales a menos que dentro de las 100 horas precedentes de tiempo en servicio dicha aeronave haya sido sometida a una inspección anual o 100 horas y haya sido aprobada para retornar al servicio de acuerdo con el RAD 43 ó se haya inspeccionado para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21. La limitación de 100 horas puede ser excedida en no más de diez (10) horas, si es necesario, para llegar a un lugar donde la inspección pueda ser realizada. No obstante, el exceso de tiempo debe ser incluido en el cómputo de las próximas cien (100) horas en servicio.

c) Los párrafos (a) y (b) de esta sección no aplican para:

1) Una aeronave que tiene un permiso especial de vuelo con un certificado experimental, o un certificado de aeronavegabilidad provisional;

2) Una aeronave inspeccionada de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo el RAD 135 e identificada por su matricula en las especificaciones de operación del titular del certificado que posee el programa de inspección aprobado;

3) Una aeronave sujeta a los requisitos de los párrafos (d) o (e) de esta sección; o

4) Helicópteros impulsado por motores de turbinas, cuando el operador elija para inspeccionar ese helicóptero de acuerdo con el párrafo (e) de esta sección.

d) **Inspección progresiva**. El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

e) **Aviones grandes, aviones multimotores propulsados por motores de turbina, aviones multimotores propulsados por turbohélices y helicópteros con motor a turbina.** Ninguna persona puede operar una aeronave de las anteriormente mencionada, a menos que los tiempos de reemplazo para las partes con vida limitada, indicados en las especificaciones de la aeronave, en las especificaciones de su certificado de Tipo, u otros documentos aprobados por la DGAC, sean cumplidos con y en las aeronaves, incluyendo la estructura, motor, hélices, rotores, accesorios,

componentes, equipo de supervivencia y equipo de emergencia, y se la inspecciones de acuerdo con un programa de inspección elegido bajo las previsiones del párrafo (f) de esta sección, excepto que el propietario u operador de un helicóptero impulsado con turbina, puede elegir para usar las inspecciones provista en el 91.409 (a), (b) o (c) de este reglamento, en lugar de una opción de inspección del 91.409 (f) de este reglamento.

f) **Selección de programas de inspección según el párrafo (e) de esta sección.** El propietario o explotador de todo avión o helicóptero impulsado por motor de turbina descrito en el párrafo (e) de esta sección, debe seleccionar e identificar en los registros de mantenimiento de la aeronave y usar uno de los siguientes programas para la inspección de la aeronave:

1) Un programa de inspección de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por parte de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por la persona titular de un certificado de explotador de servicios aéreos emitido según el RAD 121 ó 135 y operando esa marca y modelo de aeronave según el RAD 121 ó 135 y mantenerlo según la sección 135.411 (a)(2).

2) Un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 135.419.

3) Un programa de inspección actualizado recomendado por el fabricante.

4) Cualquier otro programa de inspección, establecido por el propietario o explotador de ese avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, y aprobado por la DGAC según párrafo (g) de esta sección. Sin embargo, la DGAC puede requerir revisión de este programa de inspección de acuerdo con lo previsto en la sección 91.415.
Todo operador incluirá en el programa seleccionado, el nombre y el domicilio de la persona responsable de programar las inspecciones requeridas por el programa y hará que una copia de aquel programa esté disponible para las personas que realicen las inspecciones en la aeronave y, a requerimiento de la DGAC.

g) **Programa de inspección aprobado según el párrafo (e) de esta sección.** Todo explotador de un avión o un helicóptero impulsado con motor de turbina que desea establecer o cambiar un programa de inspección aprobado bajo el párrafo (f)(4) de esta sección, debe someter el programa para aprobación a la DGAC. Dicho programa debe presentarse por escrito e incluir, al menos, la siguiente información:

1) Instrucciones y procedimientos para la conducción de inspecciones, para toda marca y modelo particular de avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, incluyendo las pruebas y verificaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben establecer en detalle las partes y áreas de la estructura,

motores, hélices, rotores y componentes, incluyendo equipos de supervivencia y de emergencia que deban ser inspeccionados.

2) Un programa para la realización de inspecciones que deben ser realizadas bajo el programa, expresados en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de operaciones del sistema o alguna combinación de estos.

h) Cuando un explotador cambia de un programa de inspección según el párrafo (f) de esta sección a otro, el tiempo en servicio, tiempo calendario o ciclos de operación acumulados bajo el programa previo deben ser aplicados para la determinación de los tiempos de cumplimiento del nuevo programa.

91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.

a) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en el espacio aéreo controlado según las reglas de vuelo por instrumentos a menos que:

1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, todo sistema de presión estática, cada instrumento altimétrico y todo sistema automático informador de altitud de presión haya sido probado, inspeccionado y determinado que cumple con el Apéndice "E" del RAD 43;

2) Excepto para el uso normal de válvulas de drenaje y válvulas de presión del sistema estático alterno, después de haber abierto por cualquier razón el mismo este haya sido probado e inspeccionado y se encuentra que cumple con el párrafo (a), Apéndice "E" y "F" del RAD 43; y

3) A continuación de la instalación o mantenimiento de un sistema de reporte automático de altitud o del respondedor (transponder) ATC, donde error en la data correspondiente pueda ser introducido, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

b) Las pruebas requeridas por el párrafo (a) de esta sección deben realizarse por:

1) El fabricante del avión o helicóptero en la cual las pruebas e inspecciones van a ser llevadas a cabo; o

2) Un taller de reparaciones certificado y apropiadamente equipado para ejecutar aquellas funciones, y que posea:

i) Una habilitación para instrumentos, Clase I;

ii) Una habilitación limitada para instrumentos correspondiente a la marca y modelo del instrumento a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada para la prueba a realizar;

iv) Una habilitación para estructuras adecuada al avión o helicóptero, a ser probado; o

v) Una habilitación limitada para un fabricante, emitida para el instrumento, de acuerdo con la sección 145.101 (b)(4); o

3) Un técnico certificado con una habilitación de estructura (de inspección y prueba de sistema estático y de presión únicamente).

c) Los altímetros y equipos de reporte de altitud, aprobados bajo Ordenes Técnicas Estándar OTE/TSO, se consideran probados e inspeccionados a partir de la fecha de su fabricación.

d) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en IFR en el espacio aéreo controlado bajo IFR a una altitud por encima de la máxima a la que han sido probados todos los altímetros y el sistema automático de información de altitud de esa aeronave.

91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.

a) Ninguna persona puede usar un respondedor (transponder) ATC que cumpla con lo especificado en la sección 91.215 (a), 121.345 (c), 127.133 (b) ó 135.143 (c) a menos, que dentro de los 24 meses calendarios precedentes, el respondedor (transponder) ATC haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con el Apéndice "F" del RAD 43; y

b) Siguiendo a cualquier instalación o mantenimiento, en un respondedor (transponder) ATC donde podría introducirse errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado y se certifique que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

c) Las pruebas e inspecciones especificadas en esta sección deben ser realizadas por:

1) Un taller de reparaciones aeronáutico certificado, equipado apropiadamente para ejecutar aquellas funciones y que posea:

i) Una habilitación de radio, Clase III;

ii) Una habilitación de radio limitada apropiada a la marca y modelo del respondedor (transponder) a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada a la prueba a ser realizada;

iv) Una habilitación limitada emitida para un fabricante, emitida para el modelo de respondedor (transponder), de acuerdo con la sección 145.101 (b) (4); o

2) Un titular de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como está previsto en el 121 ó el 135.411 (a)(2) de este reglamento; ó

3) El fabricante de la aeronave en la cual está instalado el respondedor (transponder) a ser probado; siempre que fuese instalado por aquel fabricante.

91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.

a) Siempre que la DGAC encuentre que las revisiones a un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 91.409 (f)(4), son necesarias para la adecuada continuidad del programa, el explotador o propietario deberá después de ser notificado por la DGAC, realizar todo cambio en el programa que la Autoridad Aeronáutica considere necesario.

b) El propietario o explotador puede solicitar a la DGAC reconsiderar la notificación, para realizar algunos cambios en el programa de acuerdo con el párrafo (a) de esta sección.

c) La petición debe ser presentada ante la DGAC dentro de los 30 días posteriores de la fecha en que el titular del certificado recibió la notificación.

d) Excepto en el caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en interés de la seguridad, la notificación indicada en el párrafo (a) de esta sección, quedará suspendida hasta que la DGAC tome una decisión respecto a la solicitud de reconsideración presentada.

91.417 Registros (records) de mantenimiento.

a) Excepto para trabajos ejecutados de acuerdo con las secciones 91.411 y 91.413 todo propietario o explotador conservará los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta sección:

1) Los registros (records) de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de inspecciones de cien (100) horas; anual; progresiva y otras inspecciones requeridas o aprobadas, para toda aeronave (incluyendo su estructura) y de todo motor, hélice, rotor y equipos de la aeronave. Deberá incluir:

i) Una descripción o referencia de datos aceptables para la DGAC del trabajo realizado;

ii) La fecha de terminación del trabajo realizado;

iii) La firma y número de la licencia de la persona que aprueba la aeronave para el retorno al servicio.

2) Registros (records) conteniendo la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la estructura, motor, hélice y cada rotor.

ii) El estado actualizado de las partes de vida limitada para cada estructura, motor, hélice, rotor y equipos.

iii) El tiempo desde la última revisión general (overhaul), de todos los elementos instalados en la aeronave que requieren ser inspeccionada o reparada por dicha revisión o por tiempo de vida limitada.

iv) El estado actual de la inspección de la aeronave, incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida por el programa de inspección, bajo el cual es mantenida la aeronave y sus equipos.

v) El estado actual de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) aplicables incluyendo, para cada una el método de cumplimiento, el número de DA y fecha de revisión. Si la DA involucra acción recurrente (repetitiva), deben consignarse en el registro los tiempos y fechas en los que se requiere la acción futura.

vi) Copias de los formularios prescritos por la sección 43.9 (a), para toda modificación mayor o alteración mayor de la estructura, de los motores, hélices, rotores y equipos actualmente instalados.

b) El propietario o explotador deberá retener los siguientes registros por los periodos establecidos a continuación:

1) Los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección deberán ser retenidos por un período de cinco (5) años posteriores a la fecha en que el trabajo haya sido ejecutado.

2) Los registros especificados en el párrafo (a)(2) de esta sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave al momento en que está sea vendida o transferida.

3) Una lista de discrepancias o defectos suministrados a un propietario o explotador registrado bajo el 43.11 de este reglamento será retenida hasta que las discrepancias o defectos sean subsanadas y la aeronave sea aprobada para retornar al servicio.

c) El propietario o explotador tendrá disponibles todos los registros (records) de mantenimiento que deban ser conservados según esta sección para ser inspeccionados por la DGAC o la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, de éste organismo.

d) Cuando un tanque de combustible es instalado dentro del compartimiento de pasajeros o en el compartimiento de carga de acuerdo con el RAD 43, una copia del formulario FM-6 (337) deberá ser llevada a bordo de la aeronave modificada por el propietario o explotador.

91.419 Transferencia de registros (records) de mantenimiento.

Todo propietario o explotador que posea una aeronave matriculada en la República Dominicana, motor o hélice, deberá transferir al comprador al momento de su venta, los siguientes registros (records) de esa aeronave, motor o hélice en lenguaje corriente, o en forma codificada a elección del comprador, si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de manera aceptable para la DGAC. Los siguientes registros:

a) Los especificados en la sección 91.417 (a)(2);

b) Los especificados en la sección 91.417 (a)(1) que no están incluidos en los registros mencionados en el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor conservar en custodia física tales registros (records). De todas maneras, la custodia de los registros (records) por el vendedor no exime al comprador de su responsabilidad bajo la sección 91.417 (c) de tener los registros (records) disponibles para ser inspeccionados por la DGAC o por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil.

91.421 Registro (records) de mantenimiento de motores reconstruidos.

a) El propietario o explotador puede usar un nuevo registro (records) de mantenimiento sin la historia de la operación previa, para un motor de aeronave reconstruido por el fabricante.

b) Todo fabricante que garantiza tiempo "cero" a un motor reconstruido por él, deberá asentar en el nuevo registro:

1) Una declaración firmada de la fecha en que el motor fue reconstruido;

2) Todo cambio hecho como sea requerido por Directivas de Aeronavegabilidad; y

3) Todo cambio hecho en cumplimiento de boletines de servicio del fabricante, si la anotación es específicamente requerida en ese boletín.

c) Para los propósitos de esta sección, un motor reconstruido es un motor usado que ha sido completamente desarmado, inspeccionado, reparado como sea necesario, re-ensamblado, probado y aprobado de la misma manera y con las mismas tolerancias y limitaciones que un motor nuevo, ya sean con partes usadas o nuevas. Sin embargo, todas las partes utilizadas en él, deben conformar las tolerancias y límites de los planos de producción para las partes nuevas o deben tener dimensiones aprobadas ya sean sobre medida o bajo medida para un motor nuevo.

91.423 - 91.499 Reservado.

Sección "F" - Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe reglas operativas que en adición a aquellas prescritas en otras secciones de este RAD, regulan la operación de aviones grandes civiles multimotores turbohélices y aviones propulsado por turbinas matriculados en la República Dominicana. Las reglas operativas en esta sección, no se aplican a estos aviones cuando operan bajo los RAD 121, 129, 135 ó 137. La sección 91.409 de este RAD prescribe un programa de inspecciones para aviones grandes civiles multimotores, turborreactores y turbohélices de matricula dominicana, cuando estos son operados bajo este RAD.

b) Las operaciones que pueden ser realizadas bajo las reglas de esta sección cuando no se esté efectuando transporte aéreo comercial incluye:

1) Vuelo de traslado (ferry) o de entrenamiento;

2) Operaciones de trabajo aéreo, excluyendo operaciones de lucha contra el fuego;

3) Vuelos de demostración de un avión para posibles clientes para los casos especificados en el párrafo (d) de esta sección;

4) Vuelos conducidos por el explotador del avión para el transporte de su personal o el transporte de sus invitados cuando no los realice por paga, retribución u honorarios;

5) El transporte de funcionarios, empleados, invitados y propiedades de una compañía dedicada al transporte aerocomercial, en un avión operado por esa compañía, por su casa matriz o por subsidiarias de cualquiera de esa compañía, cuando el transporte está dentro del alcance de y es inherente a las actividades de la compañía;

6) El transporte en un avión de un grupo de deportistas, coros o grupos similares, que tengan un propósito u objetivo común, cuando no haya pagos, tasas u honorarios cobrados por persona alguna para aquel transporte; y

7) El transporte de personas en un avión operado por una persona en la procura de un negocio, distinto del transporte aéreo, para el propósito de venderles tierras, bienes o propiedades, incluyendo concesiones de derechos de distribución, cuando el transporte está dentro del alcance de y sea inherente a, ese negocio y no se cobren honorarios o tarifas por ese transporte.

c) 1) Contracto de tiempo compartido significa un acuerdo mediante el cual una persona sede su avión con tripulación a otra persona sin que se efectúe cobros, honorarios o tarifas por conceptos de ese contracto que no sean aquellos especificados en el párrafo (d) de esta sección.

2) Los efectos de esta sección. Acuerdo de intercambio de avión, significa cuando una persona sede su avión a otra persona en intercambio por igual tiempo cuando es necesario por el avión de la otra persona y no se cobren honorarios o tarifas por ese transporte excepto los cargos por conceptos de las diferencias en costo de posición, operación y mantenimiento de propiedad compartida en el cual uno de los dueños de un avión emplea y pone a disposición la tripulación de vuelo de ese avión y cada uno de los copropietarios paga una parte proporcional de los gastos especificados en dicho contracto.

d) Los siguientes emolumentos pueden ser considerados como gastos de un vuelo especifico, cuando el mismo haya sido autorizado según los párrafos (b)(3)(7) y (c)(i) de esta sección:

1) Combustible, aceite, lubricantes y otro adictivos.

2) Gasto de viaje de la tripulación incluyendo comidas, alojamiento, bebidas y transporte terrestre;

3) Gasto de hangar y todo gasto ocasionado por el avión;

4) Seguros obtenidos para ese vuelo especifico;

5) Gasto de aterrizaje, impuestos de aeropuertos y otros similares;

6) Gasto por permiso de aduana y cargos similares directamente relacionado con el vuelo;

7) Bebidas y comidas de a bordo (catering);

8) Gasto de transporte terrestre de los pasajeros;

9) Gastos de contacto de servicios de pronostico meteorológico y plan de vuelo; y

10) Un gasto adicional igual al 100 por ciento de los gastos enunciado en el párrafo (d)(1) y (9) de esta sección.

91.503 Equipo de vuelo e información operativa.

a) El piloto al mando de un avión se asegurará que el equipo de vuelo, cartas y datos aeronáuticos actualizados de forma apropiada estén en lugares accesibles al piloto en la cabina de mando y para cada vuelo:

1) Una linterna que tenga por lo menos dos pilas del tamaño D o su equivalente y que se encuentren en buen estado de operación;

2) Una lista de control de procedimiento (check list), conteniendo los procedimientos requeridos por el párrafo (b) de esta sección;

3) Las cartas aeronáuticas correspondientes al vuelo a realizar;

4) Para operaciones IFR, VFR sobre nubes u operaciones nocturnas, las cartas pertinentes para la navegación en ruta, y operaciones en área terminal, aproximación y descenso; y

5) En el caso de aeronaves multimotores, datos de rendimiento (performance) de ascenso con un motor inoperativo.

b) Toda lista de control de procedimientos (check list) deberá ser utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo cuando operen la aeronave y deberá contener una referencia de los procedimientos de:

1) Antes de puesta en marcha de los motores;

2) Antes del despegue;

3) Vuelo en crucero;

4) Antes del aterrizaje;

5) Después del aterrizaje;

6) Detención de los motores; y

7) Emergencias.

c) Toda lista de control de procedimientos de emergencia de cabina, requerida por el párrafo (b)(7) de esta sección, deberá contener los siguientes procedimientos, según sea apropiado:

1) Operación de emergencia de los sistemas de combustible, hidráulico, eléctrico y mecánico;

2) Operación de emergencia de instrumentos y controles;

3) Procedimientos con motor inoperativo; y

4) Cualquier procedimiento necesario para la seguridad del vuelo.

d) Los equipos, cartas y datos prescritos en esta sección, deberán ser usados por el piloto al mando y los otros miembros de la tripulación de vuelo, cuando corresponda.

91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.

a) Todo piloto al mando de una aeronave deberá antes de comenzar el vuelo, familiarizarse con el manual de vuelo de ese avión, si se requiere uno y con cualquier placa, cartel, listado,
marcas de instrumento o cualquier combinación de los mismos, conteniendo la limitación de operación prescrita para ese avión por la DGAC incluyendo lo especificado en la sección 91.9 (b) de este RAD.

b) Todo miembro de la tripulación requerida deberá antes de comenzar el vuelo familiarizarse con el equipo de emergencia instalado en el avión al que está asignado y con los procedimientos a seguir para el uso de ese equipo en una situación de emergencia.

91.507 Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.

Ninguna persona puede operar bajo VFR un avión sobre techo de nubes o bajo condiciones VFR nocturna a menos que ese avión este equipado con los instrumentos y equipos requeridos para operaciones IFR por la sección 91.205 (d) de este RAD y una luz eléctrica de aterrizaje para operaciones nocturnas. Todo instrumento y articulo del equipo requerido deben estar en condiciones operativa.

NOTA: Sujeta a la aprobación de la Autoridad competente.

91.509 Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.

a) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de cincuenta (50) millas náuticas desde la línea costera más cercana, a menos que ese avión esté equipado con salvavidas o un medio de flotación aprobado para todo ocupante del avión.

b) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de treinta (30) minutos de vuelo ó cien (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que lleve a bordo el siguiente equipo:

1) Un salvavidas equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada para todo ocupante de la aeronave;

2) Suficientes botes o balsas salvavidas cada uno equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada, de una capacidad y flotabilidad adecuada como para acomodar a los ocupantes del avión;

3) Por lo menos un dispositivo pirotécnico de señales por cada balsa;

4) Un dispositivo de señales de radio de emergencia portátil, flotante, resistente al agua, que sea capaz de transmitir en la frecuencia o frecuencias apropiadas que no dependa del suministro de energía del avión; y

5) Una cuerda salvavidas almacenada de acuerdo con el RAD 25.141 (g).

c) Las balsas salvavidas requeridas, chalecos salvavidas y dispositivos de señales deberán ser instalados en lugares de fácil acceso marcados visiblemente utilizando, al menos el idioma español y fácilmente accesibles ante la eventualidad de un acuatizaje de emergencia (ditching) del avión sin tiempo apreciable para procedimientos preparatorios.

d) Un equipo de supervivencia, (survival-kit) apropiadamente equipado para la ruta a sobre volar, debe ser fijado a cada balsa salvavidas requerida.

e) Para los fines de interpretación; el término "línea costera" es referido en área de terreno adyacente al agua, el cual se encuentra por encima del nivel de la misma, excluyendo las áreas de terreno que se encuentran bajo el agua en forma intermitente.

91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.

a) Excepto por lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta sección, ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre el agua de más de treinta (30) minutos de vuelo o cien (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que este tenga los siguientes equipos operativos:

1) Equipo apropiado de radio comunicación para las instalaciones a ser utilizadas y que sean capaces de transmitir hacia y recibir desde cualquier lugar de la ruta, por lo menos una instalación de superficie con:

i) Dos (2) transmisores;

ii) Dos (2) micrófonos;

iii) Dos (2) auriculares o un auricular y un parlante;

iv) Dos (2) receptores independientes.

2) Equipo electrónico de navegación apropiado que consiste por lo menos de dos unidades electrónicas de navegación independientes capaces de proveer al piloto la información necesaria para navegar el avión dentro del espacio aéreo asignado por el control de tránsito aéreo (ATC). Sin embargo, puede usarse un receptor que reciba ambas señales (de comunicación y de navegación), en lugar de un receptor de señales de navegación separado.

b) Para los propósitos de los párrafos (a)(1)(iv) y (a)(2), de esta sección, un receptor o unidad electrónica de navegación, es independiente si la función de cualquier parte del mismo no depende del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor o unidad electrónica de navegación.

c) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, una persona puede operar una aeronave que no esté transportando pasajeros desde el lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden ser hechos hasta el lugar donde estas se realicen, si no más de uno de los equipos de radio comunicación y navegación dual especificados en los párrafos de (a)(1)(i) hasta (a)(1)(iv)y (a)(2), de esta sección funciona mal o se encuentra inoperativo.

d) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, cuando se requieren para la ruta ambos equipos, VHF/ HF y el avión tiene dos (2) transmisores VHF y dos

(2) receptores VHF para comunicaciones, sólo se requiere un transmisor HF y un receptor HF para comunicaciones.

91.513 Equipo de emergencia.

a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté provisto con el equipo de emergencia enunciado en esta sección.

b) Todo articulo del equipo:

1) Debe ser inspeccionado de acuerdo con la sección 91.409 de este RAD, de manera que se asegure su utilidad en forma continua y su disponibilidad inmediata para su propósito específico;

2) Debe ser de fácil acceso a la tripulación;

3) Su método de operación debe estar claramente indicado en idioma español; y

4) Cuando sea transportado en un compartimiento o contenedor, éstos deben tener una placa indicando su contenido en idioma español y fecha de la última inspección.

c) Deben proveerse extintores manuales de fuego para uso en los compartimentos de la tripulación, pasajeros y carga, de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y cantidad de agente extintor debe ser adecuado para la clase de incendio factible de ocurrir en el compartimiento donde el extintor vaya a ser utilizado.

2) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado cercano en la cabina de mando o en un lugar que sea fácilmente accesible a la tripulación.

3) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en el compartimiento de pasajeros de todo avión que acomode más de seis (6) pero menos de treintiuno (31) pasajeros y por lo menos dos (2) extintores de fuego manuales deben ser convenientemente localizados en el compartimiento de aquellos aviones que acomoden más de 30 pasajeros.

4) Extintores de fuego portátiles deben ser instalados y asegurados, de manera tal que los mismos no interfieran con la operación segura del avión o no afecten adversamente la seguridad de los tripulantes y pasajeros. Deben ser de fácil acceso a los tripulantes y a menos que

la localización de los extintores de fuego sea visible, su ubicación debe ser identificada apropiadamente en idioma español.

d) Debe poseer un botiquín de primeros auxilios para el tratamiento de lesiones que puedan ocurrir en el vuelo o en accidentes menores.

e) Todo avión que acomode más de diecinueve (19) pasajeros debe ser equipado con un hacha de mano.

f) Todo avión que transporte pasajeros debe tener un megáfono o megáfonos portátiles, cuya energía provenga de baterías y que estén rápidamente accesibles a los miembros de la tripulación destinados a dirigir una evacuación de emergencia e instalados de la sigue forma:

1) En todo avión una capacidad de asientos de más de sesenta (60) y menos de cien (100) pasajeros, un megáfono en la posición más trasera posible de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal auxiliar de a bordo.
Sin embargo, la DGAC, puede autorizar una desviación de los requerimientos de este párrafo, si juzga que una ubicación distinta es más útil para la evacuación de personas durante una emergencia.

2) En toda aeronave con una capacidad de más de cien (100) asientos, dos megáfonos en la cabina de pasajeros, uno instalado en la parte delantera y el otro en la ubicación más trasera donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal de cabina.

91.515 Reglas de altitud de vuelo.

a) No obstante lo dispuesto en la sección 91.119 de este RAD y excepto como esta previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar bajo condiciones VFR, a menos de:

1) 1,000 pies sobre de la superficie ó 1,000 pies de cualquier montaña, colina o cualquier otra obstrucción al vuelo, para operaciones diurnas.

2) Las alturas prescritas en la sección 91.177 de este RAD, para operaciones nocturnas.

b) Esta sección no se aplicará:

1) Durante despegue y aterrizaje; y

2) Cuando una altura diferente sea autorizada según lo establece la sección (j) de este RAD.

91.517 Informaciones al pasajero.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión transportando pasajeros, a menos que esté equipado con señales en idioma español que sean visibles a los pasajeros y personal de cabina para notificar cuándo está prohibido fumar y cuándo deben abrocharse los cinturones de seguridad.

Las señales deben ser construidas de tal forma que la tripulación pueda encenderlas o apagarlas (ON/ OFF). Deben encenderla durante el movimiento de la aeronave sobre la superficie para cada despegue y aterrizaje, y en cualquier otra situación en que lo considere necesario el piloto al mando.

b) El piloto al mando de un avión que no requiere ser equipado de acuerdo a lo previsto en el párrafo (a) de esta sección, de acuerdo con los requisitos del avión y equipo establecido en esta sección, debe asegurarse que los pasajeros sean informados verbalmente en español de abrocharse sus cinturones de seguridad y de la prohibición de fumar en cabina.

c) Si la señal de información a los pasajeros es instalada, ningún pasajero o miembro de la tripulación deberá fumar mientras la señal de "no fumar" esté iluminada ni tampoco ningún tripulante ó pasajero deberá fumar en los baños.

d) Todo pasajero requerido por la 91.107 (a)(3) a que ocupe un asiento deberá asegurar su cinturón de seguridad cuando la señal correspondiente sea encendida y mantenerlo abrochado hasta que sea apagada.

e) Todo pasajero cumplirá con las instrucciones dada por los miembros de la tripulación relacionadas con los cumplimientos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección.

91.519 Instrucciones al pasajero.

a) Antes de cada despegue el piloto al mando de un avión de pasajeros deberá asegurarse de que todos los pasajeros hayan sido oralmente informado en los siguientes casos de:

1) Fumar. Todo pasajero deberá ser instruido acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancias el fumar esta prohibido. Estas instrucciones deberán incluir la información de que es un requisito de la DGAC que todo pasajero cumpla con los que establecen las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por la tripulación en cuanto al fumar, incluyendo en los lavatorios.

2) Uso de cinturones de seguridad y arnés de hombro. Todo pasajero deberá ser instruido verbalmente acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancia será necesario tener su cinturón de seguridad asegurado y si se encuentra instalado, su arnés de hombro. Estas instrucciones incluirán la información de que es un requisito de la DGAC que todo pasajero cumpla con lo que establece las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por los miembros de la tripulación con relación a;

3) Localización y procedimiento para abrir la puerta de entrada principal y salidas de emergencia;

4) Localización de equipos de supervivencia.

5) Procedimientos para el acuatizaje de emergencia y uso de los equipos de flotación requeridos en la sección 91.509 de este RAD para vuelo sobre agua; y

6) El uso normal y de emergencia del equipo de oxigeno instalado en el avión.

b) Las instrucciones verbales requeridas en el párrafo (a) de esta sección deberán ser comunicadas por el piloto al mando o un miembro de la tripulación, pero no tendrán que ser comunicadas cuando el piloto al mando determine que los pasajeros están familiarizados con los contenidos de estas instrucciones. Las instrucciones podrán ser suplementadas con tarjetas impresas para el uso de cada pasajero conteniendo:

1) Un diagrama y método de operación de las salidas de emergencia; y

2) Otras instrucciones necesarias para el uso de equipos de emergencia.

Toda tarjeta usada de acuerdo a este párrafo deberá estar convenientemente situada en la aeronave para el uso de cada pasajero y deberá contener información que solo sea pertinente al tipo y modelo del avión en el cual es usada.

91.521 Arnés de hombro.

a) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte que haya sido certificado después del 1-1-58, a menos que éste tenga en los asientos de la cabina de mando, cinturones de seguridad y arnés de hombro combinado del tipo mencionado en los requerimientos especificados por la autoridad de aeronáutica del país del fabricante de la aeronave, excepto que:

1) Los arneses de hombro y combinaciones de cinturones de seguridad con arneses de hombro del tipo aprobado e instalado antes del 6-3-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Los sistemas de anclaje o retención de los cinturones de seguridad y arneses de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

b) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte a menos que los asientos de los tripulante de cabina (flight attendant) en los compartimientos de pasajeros estén equipados con cinturones de seguridad, combinados con arnés de hombro, que cumplan los requisitos aplicables especificados por la DGAC del país del fabricante de la aeronave, excepto que:

1) Pueden continuar utilizándose arneses de hombro y cinturones de seguridad combinado con arneses de hombro, aprobados e instalados antes del 6-3-80;

2) Los sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

91.523 Equipajes transportados.

Ningún piloto al mando de un avión que tenga una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros puede permitir que el pasajero lleve su equipaje a bordo del avión, excepto:

a) En un compartimiento destinado al almacenaje de carga o de equipaje, o como lo prevé la sección 91.525 de este RAD; o

b) Debajo del asiento del pasajero, siempre que no pueda deslizar hacia adelante bajo el impacto de choques severos que introduzcan la fuerza de inercia última, especificadas en la sección 25.561 (b)(3), o los requerimientos de las regulaciones bajo las cuales el avión haya sido certificado. Los dispositivos de anclaje o retención del movimiento deben, además, limitar el movimiento lateral del equipaje bajo el asiento y deben ser diseñados para resistir impactos de choques severos capaces de inducir fuerzas laterales como las especificadas en la sección 25.561 (b)(3).

91.525 Transporte de carga.

a) Ningún piloto al mando puede permitir cargas a ser transportadas en cualquier avión a menos que:

1) Sea transportada en un contenedor de carga aprobado, recipiente o bandeja de carga aprobada o compartimiento instalado en el avión.

2) Sea asegurado por los medios aprobados por la DGAC; o

3) Sea transportada de acuerdo con lo siguiente:

i) Que sea asegurada apropiadamente por un cinturón de seguridad u otro aparejo que tenga la suficiente resistencia como para eliminar la posibilidad de deslizamientos bajo toda condición de vuelo y en tierra.

ii) Que sea embalada o cubierta para evitar cualquier posible daño a los pasajeros.

iii) Que ella no ejerza carga alguna sobre el asiento o sobre la estructura del piso que exceda la limitación de peso para esos componentes.

iv) Que no esté localizada en una posición que limite el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia o puertas de acceso, o la utilización del pasillo entre la carga y el compartimiento de pasajeros.

v) Que no sea cargada directamente sobre los pasajeros sentados.

b) Cuando la carga es transportada dentro de compartimientos de carga que son diseñados para requerir la entrada física de miembros de la tripulación para extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser estibada de tal forma que el miembro de la tripulación pueda rociar todas las partes del compartimiento con el contenido de los extintores de fuego manuales.

91.527 Operación en condiciones de hielo.

a) Ningún piloto puede despegar un avión que tenga:

1) Escarcha, nieve o hielo adherido a ninguna hélice, ala o motor o a algún elemento que forma parte del sistema del velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso y/o indicador de actitud de vuelo;

2) Nieve y/o hielo adherido a las superficies de estabilización o control;

3) Cualquier escarcha adherida a las alas o superficies de estabilización o control, a menos que la escarcha haya sido retirada.

b) Excepto para un avión que tenga provisiones de protección contra el hielo, ningún piloto puede volar:

1) Bajo IFR en condiciones reales o pronosticadas de hielo; o

2) Bajo VFR en condiciones moderadas de hielo, a menos que el avión esté haciendo funcionar el equipo de des-hielo/ anti-hielo en cada motor, ala o superficie de estabilización o control y en cada elemento integrante del sistema de los instrumentos, tales como el velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso o indicador de actitud de vuelo.

c) Excepto que tenga protección contra el hielo, ningún piloto debe volar un avión en condiciones conocidas o pronostico de hielo severo.

d) Si hay cambios climáticos por cambio en las condiciones de tiempo, las restricciones en los párrafos (b) y (c) de esta sección basada sobre los pronósticos no se aplican.

91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.

a) Ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin que un miembro de la tripulación tenga una licencia de ingeniero de vuelo vigente:

1) Un avión con un certificado de Tipo que haya sido expedido antes del 2 de enero de 1964, teniendo un peso máximo de despegue certificado de no más de 80,000 libras; o

2) Un avión con un certificado de Tipo expedido después del 1 de enero de 1964, para el cual un ingeniero de vuelo sea requerido por los requisitos del certificado de Tipo.

b) Ninguna persona podrá prestar los servicios de un ingeniero de vuelo requeridos en un avión a menos que, dentro de los seis meses calendarios precedentes, la persona haya tenido por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo como ingeniero de vuelo en ese tipo de avión o que la DGAC haya comprobado que esa persona esta familiarizada y es competente con todos los procedimientos operacionales e información esencial vigente.

91.531 Requisitos para piloto segundo al mando (copiloto).

a) Excepto como está expresado en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin un piloto que haya sido designado como piloto segundo (copiloto) al mando de ese avión:

1) Un avión grande, excepto que este avión esté certificado para la operación con un solo piloto.

2) Un avión multimotor de turbina (turbo jet) para el cual dos (2) pilotos son requeridos bajo el certificado de Tipo de ese avión.

3) En un avión de categoría commuter, excepto cuando el avión tenga nueve (9) asientos de pasajeros o menos si éste está certificado para operar con un sólo piloto.

b) Ninguna persona podrá designar a un piloto para ejercer las funciones como piloto segundo (copiloto) al mando ni tampoco ningún piloto podrá ejercer las funciones como piloto segundo al mando de un avión requerido bajo esta sección para tener dos (2) pilotos, a menos que ese piloto reúna los requisitos para cumplir las funciones de piloto segundo al mando prescritas por la DGAC.

91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.

a) Ninguna persona podrá operar un avión, a menos que el siguiente numero de auxiliares de a bordo se encuentren en el avión:

1) Para aviones con capacidad de más de diecinueve (19) asientos para pasajeros, pero menos de cincuentiuno (51), un (1) auxiliar de a bordo;

2) Para aviones con capacidad para más de cincuenta (50) asientos para pasajeros, pero menos de ciento uno (101), dos (2) auxiliares de a bordo;

3) Para aviones con capacidad para más de cien (100) asientos para pasajeros dos (2) auxiliares de a bordo, más un (1) auxiliar de a bordo adicional, por cada unidad o parte de una unidad de cincuenta (50) pasajeros sobre cien (100).

b) Ninguna persona puede ejercer las funciones como auxiliar de a bordo en un avión como es requerido en el párrafo (a) de esta sección, a menos que esa persona posea una licencia vigente y haya demostrado al piloto al mando su familiarización con las funciones necesarias para ejercer en una situación de emergencia o una situación que requiera una evacuación de emergencia y tenga la capacidad de usar los equipos de emergencias instalados en ese avión.

91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

a) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje cuando cualesquiera alimentos, bebidas o cubiertos suplidos por el operador se encuentren sobre cualquier asiento de pasajeros.

b) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que todas bandejas de servicios de alimentos y bebidas a igual que las mesitas en lo respaldo de asiento estén en posición asegurada.

c) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que cada carrito de servicio al pasajero se encuentre asegurado en su respectiva ubicación de almacenaje.

d) Ningún operador puede mover una aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que la pantalla de cine que se extienda hacia el pasillo esté asegurada en su lugar de almacenamiento.

e) Todo pasajero cumplirá las instrucciones dadas por un miembro de tripulación con respecto a esta sección.

91.536 - 91.599 Reservado.

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.

Esta sección aplica para las operaciones de aviones civiles grandes y de la categoría transporte matriculado en la República Dominicana.

91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.

Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte en operaciones aerocomerciales, a menos que ese avión esté equipado con un dispositivo sonoro de alerta de velocidad que cumpla los requisitos establecido por la sección 25.1303 (c)(1).

91.605 Limitaciones de peso para aviones civiles de categoría transporte.

a) Ninguna persona puede despegar cualquier avión categoría transporte que no sean aviones propulsados por motores de turbina certificado después del 30 de septiembre de 1958, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el peso máximo autorizado para la altura del aeropuerto de despegue;

2) La altura del aeropuerto de despegue está dentro del rango de altitudes para los que han sido determinados los pesos máximos de despegue;

3) El consumo normal de combustible y aceite en vuelo al aeropuerto donde se intente aterrizar deberá ser tal que al arribo el peso de la aeronave no exceda el peso máximo de aterrizaje para la altura de ese aeropuerto; y

4) Las alturas de los aeropuertos de aterrizaje propuestos y de todos los aeropuertos de alternativa especificados estén dentro de los rangos de altitud para los cuales han sido determinados los pesos máximos de aterrizaje.

b) Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte propulsado por motores de turbina certificado después de 09-30-1958 en contra de las instrucciones del manual de vuelo del avión o proceder al despegue, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el especificado en el manual de vuelo del avión para la altura del aeropuerto y la temperatura ambiente existente al momento del despegue.

2) El consumo normal de combustible y aceite hasta el aeropuerto donde prevee aterrizar y a los aeropuertos de alternativa, debe ser tal que el peso de la aeronave a su arribo no exceda el peso de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para las alturas y las temperaturas ambientes esperadas en cada uno de los aeropuertos involucrados al momento de aterrizaje.

3) El peso de despegue no debe superar el peso que el manual de vuelo del avión indica para las distancias mínimas requeridas para el despegue considerando, la altura del aeropuerto, la pista a ser utilizada, el gradiente efectivo de la pista, la temperatura ambiente y la componente de viento existente en el momento del despegue; y

4) Donde la distancia de despegue incluya una zona libre de obstáculos, la distancia de esta zona libre no sea mayor que la mitad de:

i) La carrera de despegue; o

ii) La longitud de pista.

c) Ninguna persona puede despegar un avión categoría transporte propulsado con motores de turbina certificado después de 08-29-1959, a menos que, en adición a lo requerido en el párrafo (b) de esta sección:

1) La distancia de aceleración parada, no sea mayor que la longitud de la pista, más la longitud de la zona de parada (si existe);

2) La distancia de despegue no sea mayor que la longitud de pista más la longitud de la zona libre de obstáculos (si existe); y

3) La carrera de despegue no sea mayor que la longitud de pista.

91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.

a) No obstante cualquier otra provisión de este Reglamento, ninguna persona puede operar un avión grande con certificado de Tipo efectivas antes del 9-4-57 en operaciones de transporte de pasajeros con número de ocupantes mayor que el:

1) Permitido por su certificado de aeronavegabilidad; o

2) Aprobado bajo las Regulaciones establecidas en esta sección. Sin embargo, por ejemplo un avión listado en la siguiente tabla puede ser operado hasta el número listado de ocupantes incluyendo miembros de la tripulación y el correspondiente número de salidas incluyendo salidas de emergencia y puertas aprobadas para la salida de emergencia de pasajeros o una configuración de salida de emergencia de los ocupantes aprobada bajo los párrafos (b) o (c) de esta sección:

Tipo de Avión	Máximo N° de ocupantes incluyendo toda la tripulación	N° correspondiente de salidas autorizadas para uso de los pasajeros
B-307	61	4
B-377	96	9
C-46	67	4
CV-240	53	6
CV-340 Y CV-440	53	6
DC-3	35	4
DC-3 (super)	39	5
DC-4	86	5
DC-6	87	7
DC-6B	112	11

L- 8	17	3
L-049, L-649, L-749	87	7
L-1049 (series)	96	9
M-202	53	6
M-404	53	7
Viscount (series) 700	53	7

b) Los ocupantes adicionales a aquellos autorizados bajo el párrafo (a) de esta sección, pueden ser transportados de la manera siguiente:

1) Doce (12) ocupantes adicionales por cada salida adicional a nivel del piso de por lo menos 24 pulgadas de ancho por cuarenta y ocho (48) pulgadas de alto que cuente con un pasillo sin obstrucciones entre dicha salida y el pasillo principal de pasajeros de veinte (20) pulgadas de ancho.

2) Ocho (8) ocupantes adicionales por cada salida adicional de ventanilla localizada sobre un ala que reúna los requisitos de las normas de aeronavegabilidad bajo las cuales el avión haya obtenido el certificado de Tipo o que tenga un tamaño tal que pueda inscribirse una elipse de 19 x 26 pulgadas.

3) Cinco (5) ocupantes adicionales por cada salida de ventana adicional, no localizada sobre un ala, pero que cumpla en todo lo demás con el párrafo (b)(2) de esta sección.

4) Para todo avión que tenga una relación (como se computa en la tabla del párrafo (a) de esta sección) entre el número máximo de ocupantes y el número de salidas mayor que de 14:1 y para cada avión que no tenga al menos una salida tipo puerta de tamaño normal, sobre el costado del fuselaje en la parte trasera de la cabina: la primera salida adicional debe estar al nivel del piso y cumplir con el párrafo (b)(1) de esta sección, y debe estar localizada en la parte trasera de la cabina, sobre el lado del fuselaje opuesto a la puerta principal de entrada. Sin embargo, bajo esta sección, ninguna persona puede operar un avión llevando más de cientos quince (115) ocupantes a menos que tenga una salida de ese tipo a cada lado del fuselaje, en la parte trasera de la cabina.

c) Ninguna persona puede eliminar una salida aprobada, excepto de acuerdo con lo siguiente:

1) El máximo número de pasajeros previamente autorizado debe ser reducido en el mismo número de ocupantes adicionales autorizado para esa salida bajo esta sección.

2) Las salidas deben ser eliminadas de acuerdo con el siguiente esquema de prioridades: 1: salidas de ventanilla que no están sobre el ala; 2: salidas de ventanilla sobre el ala; 3: salidas a nivel del piso localizadas en la parte delantera de la cabina; 4: salidas a nivel del piso localizadas en la parte trasera de la cabina.

3) Debe conservarse al menos una salida sobre cada lado del fuselaje sin tomar en cuenta el número de ocupantes.

4) Ninguna persona puede eliminar salidas de tal modo que la relación entre el máximo número de ocupantes y las salidas aprobadas sea mayor que de 14:1.

d) Esta sección no exime a aquellas personas que están operando bajo el RAD 121 del cumplimiento con la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia de 121.291

91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).

a) El titular de un certificado de explotación de servicios aéreos no puede conducir, de acuerdo a este RAD, operación alguna con una aeronave incluida en sus especificaciones de operación o un listado actualizado de aeronaves usadas en el transporte aéreo, a menos que dicha aeronave cumpla con cualquier requerimiento aplicable a registradores de vuelo y de voces de cabina de acuerdo con la cual es emitido su certificado, excepto que ese operador pueda:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo, desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde puede realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado si el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad, en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones instalado en la aeronave; o

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o datos de vuelo va a ser instalado.

b) No obstante lo indicado en párrafos (c) y (e) de esta sección, un explotador distinto al titular de un certificado de explotación de servicios aéreos puede:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde pueda realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado, si el registrador de datos de vuelo o el de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones, instalado en la aeronave;

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o de datos de vuelo va a ser instalado; o

5) Operar una aeronave:

i) Por no más de quince (15) días mientras el registrador de datos de vuelo y/ o el registrador de voces de cabina está inoperativo y/ o se desmonta para la reparación, siempre que los registros de mantenimiento de la aeronave contengan una anotación que indiquen la fecha de la falla y una placa se ubique a la vista del piloto para indicarle que tanto el registrador de datos de vuelo como el de voces de cabina están inoperativos.

ii) Por no más de quince (15) días adicionales, siempre que se cumplan los requisitos del párrafo (b)(5)(i); y que un piloto calificado y habilitado o una persona certificada y autorizada para retornar al servicio una aeronave bajo la sección 43.7 del RAD, certifiquen en los registros de mantenimiento (récords) de la aeronave que se requirió tiempo adicional para completar las reparaciones u obtener una unidad de reemplazo.

c) Ninguna persona puede operar un avión multimotor impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina, con matrícula de la República Dominicana, que haya sido certificado con una configuración de

diez (10) ó más asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto que haya sido fabricado después del 11-10-91, a menos que la aeronave esté equipada con uno o más registradores de datos de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y de almacenamiento y un método de recuperación rápida de esos datos desde el medio de almacenamiento, que sea capaz de grabar los datos especificados en el Apéndice "E" de este RAD para una aeronave o el Apéndice "F" de este RAD para un helicóptero, dentro de los márgenes de exactitud e intervalo de registro especificados y que sea capaz de retener no menos de 8 horas de operación de la aeronave.

d) Siempre que un registrador de datos de vuelo requerido por esta sección esté instalado, el mismo debe ser continuamente operado desde el instante en que el avión comienza su carrera de despegue o el helicóptero comienza su elevación, hasta que el avión haya completado la carrera de aterrizaje o el helicóptero haya aterrizado en su destino.

e) Ninguna persona puede operar un avión civil matriculado en la República Dominicana multimotor o impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina que tenga una configuración de seis (6) asientos de pasajeros o más y para el cual son requeridos dos (2) pilotos por el certificado de Tipo o por reglas de operación, a menos que el mismo este equipado con un registrador de voces de cabina que:

1) Sea instalado de acuerdo con los requisitos establecidos por la DGAC y bajo los RAD 23, 25, 27 ó 29.

2) Se opere continuamente desde el uso de la lista de verificación "checklist", previa al vuelo, hasta completar la lista de chequeo al final del vuelo.

f) En el cumplimiento de esta sección, un registrador de voces de cabina aprobado que tenga una función de borrado puede ser utilizado, si en todo momento durante la operación del registrador, la información grabada en los últimos quince (15) minutos no puede ser borrada o eliminada de cualquier otra manera.

g) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, todo operador que haya instalado registros de datos de vuelo aprobados y registros de voces de cabina aprobados, deberá mantener la información grabada por un lapso de por lo menos sesenta (60) días o un periodo mayor, si así lo requiere la DGAC o la Junta Investigadora de Accidente. La información obtenida desde el registrador será utilizada para ayudar a la determinación de la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta Investigadora de Accidentes.
La DGAC no usará la información del registrador de voces de cabina para ninguna acción judicial o en contra del certificado.

91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

Todos los aviones con motores de turbina con una masa máxima de despegue superior a 5,700 Kg o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcionará como mínimo advertencias sobre las siguientes circunstancias:

1) Velocidad de descenso excesiva;

2) Velocidad de aproximación al terreno excesiva;

3) Pérdida de altitud excesiva después del despegue;

4) Margen vertical sobre el terreno que no es seguro y configuración de aterrizaje inadecuada;

5) Descenso excesivo por debajo de la trayectoria de planeo por instrumentos.

91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.

a) Generalidades: El titular de un certificado de explotación emitido bajo este RAD, a excepción del RAD 121, puede efectuar un vuelo de traslado (ferry) de un avión de cuatro (4) motores, y/ o un avión de tres (3) motores impulsado por turbina, con un motor inoperativo a una base para la reparación de dicho motor sujeto a lo siguiente:

1) Que el modelo del avión haya sido sometido a vuelos de prueba y haya sido demostrado que el mismo cumple con los requisitos de seguridad estipulado en los párrafos (b) ó (c) de esta sección según aplique, sin embargo todo operador que antes de noviembre de 1966 a demostrado que ese modelo de avión puede realizar en forma satisfactoria con un motor inoperativo mediante vuelo de prueba conducido en concordancia con los parámetros de rendimiento (performance) continuo en el manual de vuelo del avión correspondiente de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta sección no necesita repetir los vuelos de prueba para ese modelo;

2) Que el manual de vuelo aprobado del avión establezca las condiciones para operar con un motor inoperativo, contenga los siguientes datos de rendimiento (performance) y el vuelo sea conducido de acuerdo a los mismos:

i) Peso máximo;

ii) Límites del centro de gravedad;

iii) Configuración de la hélice inoperativa si es aplicable;

iv) Longitud de la pista de despegue incluyendo la corrección por temperatura;

v) Alcance de los límites de altitud;

vi) Limitaciones del certificado;

vii) Alcance de los límites de operación;

viii) Información de rendimiento (performance); y

ix) Procedimientos de operación.

3) El explotador tiene procedimientos de operación aprobados por la DGAC, para una operación segura del avión, incluyendo requisitos específicos para:

i) Limita al mínimo el peso operativo en cualquier vuelo de traslado (ferry) incluyendo el peso de combustible de reserva necesario;

ii) Limita que los despegues deben ser hechos desde pistas secas, a menos que, basado en un muestreo de las técnicas de despegue de uso corriente desde pistas mojadas con un motor inoperativo, hayan sido aprobados despegues totalmente controlables desde pistas mojadas para el modelo especifico del avión y que incluidos en el manual de vuelo del avión;

iii) Operaciones desde aeropuertos donde las pistas puedan requerir el despegue o aproximación sobre áreas pobladas; y

iv) Procedimientos de inspección para determinar la condición de operación de los motores operativos.

4) Bajo esta sección, ninguna persona puede proceder al despegue de una aeronave si:

i) El ascenso inicial es sobre áreas densamente pobladas; o

ii) Las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de despegue o de destino son menos que las requeridas para vuelo VFR.

5) No puede ser transportada durante el vuelo ninguna persona que no pertenezca a la tripulación requerida para dicho vuelo.

6) No puede utilizarse ningún tripulante para hacer un vuelo bajo esta sección a menos que dicho tripulante esté absolutamente familiarizado con los procedimientos de operación de vuelos de traslado (ferry) con un motor inoperativo contenidos en el manual de operaciones del titular del certificado y las limitaciones e información de rendimiento (performance) del manual de vuelo del avión.

b) Vuelos de prueba: Aviones impulsados por motores recíprocos (a pistón).

El rendimiento de un avión impulsado por motores recíprocos con un motor inoperativo, debe determinarse por ensayos en vuelo de la siguiente manera:

1) Debe elegirse una velocidad no menor que 1, 3 Vs 1 a la cual el avión pueda ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con el motor crítico inoperativo con hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador y con los demás motores operando a su potencia máxima determinada en el párrafo (b)(3) de esta sección;

2) La distancia requerida para acelerar a la velocidad mencionada en el párrafo (b)(1) de esta sección y para ascender hasta cincuenta (50) pies debe ser determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor inoperativo, con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador; y

iii) Los otros motores operando a no más que la potencia máxima establecida bajo el párrafo (b)(3) de esta sección.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje tales métodos de aplicación de potencia, la regulación de compensadores (trimado), potencia máxima y velocidad.

4) El rendimiento deberá ser determinado a un peso máximo no mayor que el peso que permite una relación de ascenso de por lo menos, cuatrocientos (400) pies/minuto en la configuración de "en ruta" dada por la sección 25.67 del RAD 25, a una altitud de 5,000 pies

5) El rendimiento deberá ser determinado teniendo en cuenta la corrección de temperatura a considerar para la longitud de pista de despegue calculada de acuerdo con la sección 25.61 del RAD 25.

c) Vuelo de prueba: Aviones con motores de turbina.

El rendimiento de un avión con motores de turbina con un motor inoperativo, debe ser determinada por vuelo de prueba incluyendo por lo menos tres pruebas de despegue, de acuerdo con lo siguiente:

1) Deben elegirse velocidades de despegue V_R y V_2, no menores que las velocidades correspondientes a aquellas para las cuales el avión ha sido certificado bajo la sección 25.107 del RAD 25 y en las cuales el avión puede ser controlado satisfactoriamente con el motor crítico inoperativo con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador, si es aplicable y con todos los demás motores operativos a una potencia no mayor que aquellas seleccionada para la certificación tipo como se establece en la sección 25.101 del RAD 25.

2) La mínima longitud de pista de despegue, debe ser la distancia horizontal requerida para acelerar y ascender a una altura de 35 pies a la velocidad V_2 incluyendo cualquier incremento de velocidad adicional obtenida en las pruebas multiplicada por 115% y determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor crítico inoperativo y con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador (si es aplicable); y

iii) Los otros motores operando a una potencia no mayor que aquella seleccionada para la certificación tipo, como se establece en la sección 25.101 del RAD 25.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje, tales como puesta aproximada de compensadores (trimado), método de aplicación de potencia, potencia máxima y velocidad. El avión deberá ser controlable satisfactoriamente durante la totalidad de la carrera de despegue cuando sea operado de acuerdo a dichos procedimientos.

4) El rendimiento debe ser determinado con un peso máximo no mayor que el peso determinado bajo la sección 25.121 (c) del RAD 25 pero con:

i) El requisito que el gradiente estable efectivo del ascenso final de despegue no sea menor que 1.2% medio en el extremo final de la trayectoria de despegue, con dos motores críticos inoperativos; y

ii) El requisito que la velocidad durante el ascenso no sea menor que la velocidad de equilibrado (trimado) con dos (2) motores inoperativos para el gradiente constante efectivo del ascenso final de despegue indicado en el párrafo (c)(4)(i) de esta sección.

5) El avión debe poder ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con dos (2) motores críticos inoperativos. El rendimiento en ascenso puede ser demostrado por cálculos basados en y con igualdad de seguridad a, los resultados de las pruebas.

6) El rendimiento deberá ser determinado usando la corrección por temperatura para la distancia de despegue y "ascenso final de despegue", calculada de acuerdo con la sección 25.101 del RAD 25.

Para los propósitos de los párrafos (c)(4) y (5) de esta sección, dos (2) motores críticos significa dos motores adyacentes sobre un lado de un avión con cuatro (4) ó más motores y el motor central y un motor exterior en un avión con tres motores.

91.613 Materiales para interiores de compartimientos.

Ninguna persona puede operar un avión que se ajuste a un certificado de Tipo suplementario o a una enmienda al mismo, para un peso máximo de despegue certificado mayor de 5,700 Kg ó (12,500 libras), a menos que dentro del año posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad inicial, el avión haya cumplido con los requisitos para compartimientos interiores dados por la sección 25.853 (a), (b), (b)(1), (b)(2) y (b)(3) del RAD 25.

91.615-91.699 Reservado.

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

91.701 Aplicabilidad.

a) Esta sección se aplica a las operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana y a las operaciones de aeronaves de matrícula extranjera dentro de la República Dominicana.

b) El RAD 91.702 de este reglamento también aplica a cada persona a bordo de una aeronave operada como sigue:

1) Una aeronave civil de registración dominicana operada fuera de la República Dominicana.

2) Cualquier aeronave operada fuera de República Dominicana:

i) Que tenga por próximo destino de itinerario o último lugar de salida en la República Dominicana si el próximo punto de aterrizaje de la aeronave es en la República Dominicana; o

ii) Si la aeronave aterriza en la República Dominicana con el individuo aún en la aeronave no importando si el lugar de aterrizaje era por itinerario o planificado de otra manera.

91.702 Personas a bordo.

RAD 91.11 de este reglamento (Prohibición sobre Interferencia con los Tripulantes) aplica a cada persona a bordo de una aeronave.

91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.

a) Toda persona operando una aeronave civil registrada en la República Dominicana fuera de su territorio deberá:

1) Cuando esté en alta mar fuera del límite de aguas territoriales, cumplir con el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional (Reglamento del Aire) y con las secciones 91.117 (c), 91.129 y 91.131;

2) Cuando esté operando dentro de un Estado extranjero, cumplir con las regulaciones relacionadas con el vuelo y operación de aeronaves vigentes en ese Estado;

3) Excepto por lo establecido en las secciones 91.307 (b) y 91.711, cumplir con lo establecido en esta sección, siempre que ello no sea incompatible con las regulaciones aplicables de ese Estado extranjero y/o el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional, incluida sus enmiendas; y

4) Cuando se opere según las reglas MNPS determinadas por lo prescrito en la sección 91.705.

91.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, en el espacio aéreo del Atlántico Norte (NAT) designado como Espacios Aéreos con Especificaciones Mínima de Navegación (MNPS), a menos que:

1) La aeronave tenga aprobada una capacidad de rendimiento (performance) de navegación que cumpla con los requisitos del Apéndice "C" de este RAD; y

2) El operador esté autorizado por la DGAC, para efectuar tales operaciones.

b) La DGAC autorice desviaciones de los requisitos de esta sección de acuerdo con la sección 3 del Apéndice "C" de este RAD.

91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).

a) Excepto como está provisto en párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil de registración dominicana en espacio aéreo designado como Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) a menos que:

1) El Operador y el operador de la aeronave cumplan con los requerimientos del
Apéndice G de este Reglamento; y

2) El operador esté autorizado por la DGAC a conducir tales operaciones.

b) La DGAC puede autorizar una desviación de los requerimientos de este RAD de acuerdo con la Sección 3 del Apéndice C de este reglamento.

91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.

Ninguna persona puede operar un avión civil hacia, sobre o desde la República Dominicana, sin haber realizado un plan de vuelo IFR o VFR según sea apropiado y obtener el permiso correspondiente por parte de la DGAC.

91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.

a) Generalidades. En adición de otras regulaciones aplicables de este RAD, toda persona que opere una aeronave civil extranjera en la República Dominicana, deberá cumplir también con esta sección.

b) Vuelos bajo reglas visuales (VFR). Ninguna persona podrá realizar operaciones en una aeronave bajo VFR que requieran comunicación de radio de dos vías (two ways), a menos que un miembro de la tripulación de esa aeronave sea capaz de realizar la comunicación de dos vías en el idioma español y/o inglés y esté a cargo de esa función durante toda la operación.

c) Vuelos bajo reglas instrumentales (IFR). Ninguna persona podrá operar una aeronave civil bajo IFR, a menos que:

1) Esa aeronave esté equipada con:

i) Equipo de radio que pueda tener comunicación de dos vías con el controlador del transito aéreo (ATC) cuando se encuentre dentro de espacio aéreo controlado; y

ii) Equipo de radionavegación apropiada a las facilidades de radionavegación de las áreas en donde se realicen las operaciones.

2) Toda persona que opere esa aeronave:

i) Tenga un certificado expedido por la DGAC de la República Dominicana o sea autorizado por un certificado validado por su país de origen para pilotear en vuelos bajo IFR; y

ii) Esté completamente familiarizado con la ruta y los procedimientos a realizar en el espacio aéreo de la República Dominicana.

3) Por lo menos un tripulante de esa aeronave sea capaz de conducir comunicaciones radiotelefónicas de dos vías (two-way radiotelephone) en idioma español y ese tripulante esté en servicio mientras la aeronave se aproxima para aterrizar, despega o sobrevuela el espacio aéreo asignado a la República Dominicana, mediante los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea.

d) Operaciones sobre el agua. Toda persona que esté operando una aeronave extranjera civil que intencionalmente desee ingresar en espacio aéreo de la República Dominicana, deberá realizar la notificación como está descrito y ordenado en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) o suplir un plan de vuelo OACI para esa región.

e) Operaciones para alcanzar o superar el nivel de vuelo 240 (FL 240). Ninguna persona puede operar una aeronave en espacio aéreo de la República Dominicana para alcanzar o superar FL 240 según lo prescrito en el párrafo (c)(1)(i) de esta sección que requiera del Equipo Medidor Distancia (DME) operativo como está exigido por el ATC y descrito en el AIP, capaz de recibir e indicar información de distancia desde estaciones VORTAC que vayan a ser utilizadas. Toda vez que el DME falle deberá informar inmediatamente al ATC de la zona aérea en donde se encuentre y requerirá instrucciones para continuar el vuelo hacia el próximo aeropuerto, en el cual deberá intentar cambios y/ o reparaciones necesarias que se pudieren realizar para que el DME continúe operativo. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las aeronaves

civiles extranjeras que no estén equipadas con DME o cuando éstos estén inoperativos, siempre que para el ATC sea convenientemente, notificarlo antes de cada despegue y si es operada para los siguientes propósitos:

1) Vuelos desde y hacia un lugar en la República Dominicana donde las reparaciones o alteraciones pudieren ser efectuadas;

2) Vuelos de traslado (ferry) especiales hacia un nuevo Estado de registro;

3) Vuelo de traslado (ferry) con el propósito de demostración o prueba de una aeronave comprada en un Estado extranjero, por un operador de la República Dominicana.

91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.

a) Una aeronave civil extranjera puede ser operada sin el certificado de aeronavegabilidad requerido por la sección 91.203 si una autorización especial para dicha operación ha sido emitida bajo esta sección. La solicitud para dicha autorización deberá ser sometida a la DGAC;

b) La DGAC puede emitir un permiso especial de vuelo a una aeronave civil con matrícula de otro Estado sujeto a cualquier condición y limitación consideradas necesaria para la operación segura dentro del espacio aéreo de la República Dominicana.

91.717- 91.799 Reservado.

Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD.

Las secciones 91.801 a 91.875 concernientes a los límites de ruido de operación y requisitos relacionados que serán aplicables para la operación de aeronaves civiles en la República Dominicana, no se encuentran específicamente reguladas mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar. Su aplicabilidad queda supeditada a las regulaciones que pueda establecer la DGAC.

Nota aclaratoria: En vista de que la República Dominicana se encuentra hoy día en proceso de definición de su política ambiental, a la vez que se carece de la infraestructura y tecnología pertinente para efectuar las acciones de fiscalización y vigilancia esenciales para dar cumplimiento al Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hemos colocado bajo la sección "I" (91.801 a 91.875) con la reserva indicada en el texto previamente indicado.

Esta desviación respecto a las normas y procedimientos internacionales constituye una de las diferencias que oportunamente habrán de notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de conformidad con el procedimiento prescrito por el artículo 38 del Convenio de Aviación Civil.

Sección "J" - Permisos de Desviación (waivers)

91.901 Reservado.

91.903 Política y procedimientos.

a) La DGAC puede emitir un permiso de desviación (waiver) autorizando la operación de una aeronave que se desvíe de cualquier regla enunciada listada en esta sección, siempre que determine que la operación propuesta puede ser conducida con seguridad bajo los términos de ese permiso.

b) Una solicitud para un permiso de desviación (waiver) a emitirse bajo esta sección, deberá remitirse a la DGAC en la forma y modo prescrita por ésta.

c) Un permiso de desviación (waiver) es válido sólo para lo especificado en ese permiso.

91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.

REGLAS

91.107	El uso de cinturones de seguridad.
91.111	Operar cerca de otra aeronave.
91.113	Reglas de prioridades de paso: Excepto operaciones acuáticas.
91.115	Reglas de prioridad de paso: Operaciones acuáticas.
91.117	Velocidad de la aeronave.
91.119	Altura mínima de seguridad: Generalidades.
91.121	Reglaje. Altimétrico.

91.123	Cumpliendo con las autorizaciones e instrucciones de ATC.
91.126	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase G.
91.127	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase E.
91.129	Operaciones en espacio aéreo. Clase D.
91.130	Operaciones en espacio aéreo. Clase C.
91.131	Operaciones en espacio aéreo. Clase B.
91.133	Áreas restringidas y prohibida.
91.135	Operaciones en espacio aéreo. Clase A.
91.153	Plan de vuelo VFR. Información requerida.
91.155	Condiciones meteorológicas mínimas básicas bajo reglas de vuelo visual (VFR).
91.157	Condiciones meteorológicas mínimas especiales bajo reglas de vuelo visual.
91.159	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo visual (IFR).
91.169	Plan de vuelo para vuelos por instrumentos (IFR): Información Requerida.
91.173	Autorización ATC y plan de vuelo requerido.
91.175	Despegue y aterrizaje bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.177	Altitudes mínimas para operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.179	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.181	El rumbo a mantener.
91.183	Radio comunicaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.185	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Pérdida de comunicaciones.
91.187	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en espacio aéreo controlado. Informes de mal funcionamiento.
91.209	Luces de la aeronave.
91.303	Vuelos acrobáticos.
91.305	Áreas para vuelos de pruebas.
91.311	Remolque; distinto al llevado a cabo bajo la sección 91.309.
91.313(e)	Aeronave civil de categoría restringida. Limitaciones de operación.
91.515	Reglas de altitud de vuelo.
91.705	Operaciones sobre el Atlántico Norte (NAT) en el espacio aéreo designado con el rendimiento mínimo de navegación especificado.

91.907-91.999 Reservado.

Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento

Apéndice "A"

1. Manual de Categoría II

a) Solicitud de aprobación. Un solicitante para la aprobación de un manual de categoría II o de una enmienda de un manual previamente aprobado debe remitir

el manual o la enmienda a la DGAC, si la solicitud requiere un programa de evaluación, esta debe incluir lo siguiente:

1) La localización de la aeronave y el lugar donde la demostración va a ser conducida y;

2) El día que las demostraciones darán comienzo (por lo menos 10 días después de haber depositado la solicitud).

b) Contenido. Cada manual de categoría II debe contener:

1) El No. de matricula, fabricante y el modelo de la aeronave a la cual se hace la solicitud.

2) Un programa de mantenimiento según se especifica en la sección 4 de este apéndice; y

3) Los procedimientos e instrucciones relacionados con el reconocimiento de la altura de decisión, uso de la información de alcance visual de la pista, observación de la aproximación (APROACH MONITORING), la región de decisión (región entre la radiobaliza intermedia (middle marker) y la altura de decisión), las desviaciones máximas permisibles del indicador básico del "ILS" entre la región de decisión, una aproximación frustrada, uso del equipo de aproximación baja de abordo, altitud mínima para uso del piloto automático, sistema de aviso de falla de instrumento y equipos, falla de instrumentos y otros procedimientos, instrucciones y limitaciones que pueden necesarios a criterio de la DGAC.

2. Equipo e instrumentos requeridos.

Los equipos e instrumentos listados en esta sección deben ser instalados en cada aeronave en una operación de categoría II. Esta sección no requiere la duplicación de los instrumentos y equipos requeridos por 91.205 o cualquiera otras revisiones de este capítulo.

a) Grupo I

1) Dos sistemas de recepción de localizador y de senda de planeo. Cada sistema debe proveer una exposición del "ILS" básico y cada lado del panel de instrumentos debe tener una exposición del "ILS" básico. Sin embargo, una antena de localizador simple y una antena de senda de planeo simple pueden ser usadas.

2) Un sistema de comunicaciones que no afecte la operación de por lo menos uno de los sistemas de "ILS".

3) Un receptor de radiobaliza que provea indicaciones auditiva y visual conspicua de las radiobalizas exterior e intermedia (outer y middle marker)

4) Dos sistemas giroscópicos de indicación de cabeceo y alabeo.

5) Dos sistemas giroscópicos de indicación de dirección

6) Dos indicadores de velocidad

7) Dos altímetros sensitivos ajustables a presión Barométricas; que cada uno posea su carta de corrección de error de escala altimétrica y de altura de las ruedas de la aeronave. Posterior a junio 26, 1979 dos altímetros sensitivos ajustables a presión barométricas, con marcas a intervalos de 20 pies y que cada uno posean sus cartas de corrección de error de escala altimétrica y de altura de las ruedas de la aeronave.

8) Dos indicadores de velocidad vertical.

9) Un sistema de guía de control de vuelo que consista ya sea de un acoplador de aproximación automático o de un sistema del director de vuelo. Un sistema de director de vuelo debe exponer información computarizada como comando de dirección con relación a un localizador de "ILS" y, en el mismo instrumento, ya sea información computarizada como comando de cabeceo con relación a una senda de planeo de "ILS" o información de una senda de planeo de "ILS" o información de senda de "ILS" básico. Un acoplador de aproximación automática debe proveer por lo menos dirección automática con relación a un localizador de "ILS". El sistema de guía de control de vuelo puede ser operado por uno de los sistemas de recepción requerido por el acápite (i) de este párrafo.

10) Para operaciones de categoría II con altura de decisión debajo de 150 pies, ya sea un receptor de radiobaliza que provea radiobaliza interior o de radio altímetro.

b) Grupo II

1) Sistema de advertencia para detección inmediata por el piloto de fallas de sistemas de los items (1), (4), (5) y (9) del grupo I y, si está instalado para uso en operaciones de categoría III el radio altímetro y el sistema de mandos de gases automático (Autothrottle System).

2) Controles Duales.

3) Un sistema de presión estática ventilado externamente con una fuente de presión estática alterna.

4) Un limpia parabrisa o medios equivalentes para proveer adecuada visibilidad para una transición segura para cualquier piloto hacer contracto y continuar rodando.

5) Una fuente de calentamiento para cada tubo pitot del sistema de indicador de velocidad instalado o medios equivalentes para prevenir fallas debido a acumulación de hielo del sistema pitot

3. Aprobación de instrumentos y equipos.

a) Generalidades. Los instrumentos y equipo requeridos por la sección 2 de este apéndice deben ser aprobados según se estipula en esta sección antes de ser usados en operaciones de categoría II. Antes de presentar una aeronave para aprobación de los instrumentos y equipos debe demostrarse que desde el principio de los 12 meses previo a la fecha de remisión:

1) El localizador del "ILS" y el equipo de senda de planeo hallan sido chequeados en banco de prueba conforme a las instrucciones del fabricante y cumplan con los estándares especificados en "RTCA paper 23-63/DO –117 de fecha marzo 14, 1963; "Criterio de ajuste estándares para localizadores de abordo y receptores de senda de planeo", el cual puede ser obtenido de el secretariado RTCA, 1425 K St., ,NW., Washington, DC 20005.

2) Los altímetros y los sistemas de presión estática hayan sido inspeccionados y probados conforme al "apéndice E" del RAD 43; y

3) Todos los otros instrumentos e items del equipo especificado en la sección 2 (a) de este apéndice que estén listados en el programa de mantenimiento propuesto se les haya realizado la prueba de banco y verificado que reúnan las especificaciones del fabricante.

b) Sistema de guía de control de vuelo. Todos los componentes del sistema de guía de control de vuelo deben ser aprobados según estén instalados por el programa de evaluación especificado en el párrafo (e) de esta sección si no han sido aprobados para operaciones de categoría III bajo los procedimientos aplicables de certificación de tipo (TC) o de certificación de tipo suplementario (STC). Adicionalmente, los cambios subsecuentes de fabricación, modelo o de diseño de los componentes deben ser aprobados conforme a este párrafo. Los sistemas o dispositivos relacionados, tales como los mandos de gases automáticos (AUTOTHOROTTLE) o sistema computarizado de guía de aproximación frustrada deben ser aprobadas de la misma manera como si van hacer usadas para operaciones de categoría II.

c) Radio altímetro. Un radio altímetro debe cumplir con el criterio de perfomance de este párrafo, tanto para aprobación original como para cada subsecuente alteración que sea pertinente

1) Este debe exponer a la tripulación de vuelo clara y positivamente la altura sobre el terreno de las ruedas de los trenes principales.

2) Este debe exponer la altura sobre el terreno de las ruedas a una tolerancia de mas o menos 5 pies o 5 por ciento, cualesquiera sea la mayor, bajo las siguientes condiciones:

   i. Ángulos de cabeceo de cero a mas o menos 5 grados alrededor de la altitud de aproximación promedio.

   ii. Ángulos de alabeo de cero a 20 grados en cualquiera dirección.

   iii. Velocidades hacia adelantes, desde la velocidad mínima de aproximación hasta 200 nudos .

   iv. Régimen de descenso pronunciado desde cero hasta 15 pies por segundo a altitudes de 100 a 200 pies.

3) Por encima del nivel terrestre, éste debe seguir la altitud actual de la aeronave sin lentitud considerables u oscilación.

4) Con la aeronave a una altitud de 200 pies o menos, cualquier cambio abrupto en el terreno, representando no mas de 10 por ciento de la altitud de la aeronave no debe causar que el altímetro se desconecte, y la reacción del indicador a tales cambios no debe exceder 0.1 segundos y, adicionalmente, si el sistema de desconecta por cambios mayores éste debe readquirir la señal en menos de 1 segundo.

5) Sistemas que posean dispositivos de oprimir para probar (push-to-test) deben probar todo el sistema (con o sin antena) a una altura simulada menor de 500 pies.

6) El sistema debe proveer para la tripulación de vuelo un dispositivo positivo de muestra visual de advertencia de fallo en cualquier momento en que haya pérdida de energía o una ausencia de señales de retorno de tierra dentro del rango designado de operación de alturas.

d) Otros instrumentos y equipos. Todos los otros instrumentos e items de equipo requerido por la Sección 2 de este apéndice debe ser capaz de funcionar como sea necesario para operaciones de Categoría II. Una aprobación es requerida también después de cada subsecuente alteración a esos instrumentos e items de equipos.

e) Programa de Evaluación.

1) Aplicación. Una aprobación por evaluación es requerida como parte de la solicitud para aprobación del manual de Categoría II.

2) Demostraciones. A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, el programa de evaluación para cada aeronave requiere las demostraciones especificadas en este párrafo. Por lo menos 50 aproximaciones ILS deben ser voladas con un mínimo de cinco aproximaciones en cada una de tres diferentes facilidades de ILS y no mas de la mitad del total de aproximaciones en cualquier facilidad de ILS. Todas las aproximaciones deberán ser voladas bajo condiciones instrumentales simuladas hasta una altura de decisión de 100 pies y el 90 por ciento del total de aproximaciones realizadas deben ser satisfactorias. Una aproximación satisfactoria es una en la cual –

   i) A los 100 pies de altura de decisión, la velocidad indicada y rumbo sean satisfactorios para un enderezamiento (flare) y aterrizaje normal (la velocidad debe ser de 5 nudos mas o menos de la velocidad programada, pero no debe ser menor que la velocidad computada para el umbral de pista si Auto aceleradores son utilizados);

   ii) La aeronave, a la altura de decisión de 100 pies, esté posicionada de tal manera que la cabina de mando esté dentro, y en curso de mantenerse dentro de los confines laterales de la extensión de pista;

   iii) Desviación de la senda de planeo (glide slope) después del abandono de la radiobaliza externa (outer marker) no exceda el 50% de la deflexión total en la escala mostrada en el indicador de ILS.

   iv) No se observen maniobras toscas o excesivas después de abandonar la radiobaliza intermedia (middle marker); y

   v) En caso de una aeronave equipada con un acoplador de aproximación (approach coupler), la aeronave esté suficientemente compensada (in trim) cuando el acoplador de aproximación (approach coupler) sea desconectado a la altura de decisión para permitir la continuación de una aproximación y aterrizaje normal.

3) Récords. Durante el programa de evaluación la siguiente información debe ser mantenida por el solicitante para la aeronave con relación a cada aproximación y ponerla a disposición de la DGAC cuando le sea requerida;

   i) Cada deficiencia en los instrumentos de la aeronave y equipo que previno el inicio de una aproximación.

   ii) La razón por descontinuar una aproximación, incluyendo la altura sobre la pista a la cual fue descontinuada.

iii) Velocidad de control a la altura de decisión de 100 pies si los Auto aceleradores son utilizados.

iv) La condición de compensación (trim) de la aeronave luego de desconectar el acoplador automático respecto a la continuación para enderezamiento (flare) y el aterrizaje.

v) La posición de la aeronave en la radiobaliza intermedia y en la altura de decisión (D.H.) indicada, ambas en un diagrama de la exposición del ILS básico y en un diagrama de la pista extendida hasta la radiobaliza intermedia. El punto de la zona de contacto debe ser indicado en el diagrama de la pista.

vi) Compatibilidad del director de vuelo con el acoplador automático, si es aplicable.

vii) Calidad de perfomance del sistema en general.

4) Evaluación. Una evaluación del sistema del guía de control de vuelo se efectúa luego del cumplimiento satisfactorio de las demostraciones. Si no se han evidenciado tendencias peligrosas o de otra manera se conozca su existencia, el sistema es aprobado tal como esté instalado.

4. - Programa de Mantenimiento.

a) Cada programa de mantenimiento debe contener lo siguiente:

(1) Una lista de cada instrumento y Item, de equipos especificados en la sección 2 de este apéndice, como que está instalado en la aeronave y aprobado para operaciones categoría II, incluyendo la marca y modelo de aquellos especificado en la sección 2(a).

2.- Un programa que provee para la conducción la realización de las inspección bajo el Sub-párrafo 3 de este párrafo, dentro de los 3 meses calendario, después de la fecha de inspección previa.

La inspección debe ser realizada por una persona autorizada por la sección 43 de este capitulo, excepto que cada inspección alternada puede ser remplazada por un vuelo de chequeo funcional. Este chequeo de vuelo funcional debe ser categoría II, con autorización de piloto para el tipo de aeronave chequeada.

3.- Un programa que provea la ejecución de chequeos en banco para cada instrumento y Ítem, de equipos instalado que esté especificado en la Sección 2(a), dentro de los 12 meses del calendario, después de la fecha previa al chequeo en banco.

4.- Un programa que prevea para la realización de la prueba e inspección de cada sistema de presión estática de acuerdo con el apéndice E del RAD-43, de este capitulo dentro de los 12 meses calendario después de la fecha previa a las pruebas e inspecciones.

5.- El procedimiento para la realización de la inspecciones periódicas y chequeos de vuelo funcional para determinar la habilidad, cada instrumento, Ítem y equipo listado, especificados en la sección 2(a) de este apéndice, para ejecutar como aprobado para operaciones categoría II, incluir un procedimiento para registrar los chequeos de vuelo funcional.

6.- Un procedimiento asegurando que el piloto es informado de todos los defectos de instrumentos y Item de equipos instalados.

7.- Un procedimiento asegurando que la condición de cada instrumento y Ítem de equipo sobre al mantenimiento, realizado a el, es al menos igual que la aprobación de la condición categoría II, antes de que sea retornado al servicio en operaciones categoría II.

8.- Un procedimiento para una entrada en el record de mantenimiento requerido por el RAD, Sección 43.9 de este capítulo, que presenta fecha, aeropuerto y razones para cada interrupción de la operación Categoría II, y el porque del mal funcionamiento de instrumento e Ítem de equipo instalado.

(b) Banco de prueba. Un banco de prueba requerido por este sección debe cumplir con este párrafo,

1- Debe ser realizado por un taller de reparación certificado con los siguientes alcances:

(I) El alcance de instrumento.
(II) El alcance de radio.
(II) El alcance usado bajo Sub-sección "D", del RAD-145, de este Capítulo (Enmienda No.269 del fecha 6 de abril del 2002, (b) (I) (i) (iii), debe ser removido).

2.- Estos consisten en remover un instrumento a un Ítem de equipos y realización de lo siguiente:

(i) Una inspección visual por limpieza, buscando eminentemente fallo de lubricación y reparación o reemplazo de partes;

(ii) La corrección de un Ítem encontrado por esa inspección visual; y, .

(iii) Calibración para al menos las especificaciones en el aprobado para categoría II, por cada aeronaves con los instrumentos u otros Items de equipos instalados.

(c) Extensiones:. Después de completar un ciclo de mantenimiento de 12 meses calendario. Requiere Una extensión en el período para chequeos, pruebas e inspección si esta aprobado y presentado para justificar el requisito de la extensión.

Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (sección 91.817)

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "C" - Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Mínimum Navigation Performance Specifications) (MNPS)

Sección 1.

La "Performance Mínima de Navegación" es la posibilidad que tienen las aeronaves de seguir la trayectoria de vuelo previstas o a ellas asignadas, con ciertos márgenes de tolerancia. Toda "Especificación de Performance Mínima de Navegación (MNPS)" describe cierto nivel de performance de navegación que tienen que satisfacer las aeronaves por determinadas partes del espacio aéreo conocida como "Espacio Aéreo MNPS".

Sección 2.

Para una aeronave ser capaz de operar en cualquier región MNPS, debe de disponer de capacidad de performance tal que:

a) La desviación característica de los errores laterales de derrota es inferior a 6.3 MMX H/4.5 (H es el promedio de horas de vuelo en el nuevo espacio aéreo MNPS, y 4.5 es el promedio de horas de vuelo empleado en las operaciones MNPS en la Región NAT).

b) La proporción de tiempo total de vuelo insumido por la aeronave a 30 NM, o más, de la derrota autorizada es inferior a 5.3×10^{-4}; y

c) La proporción del tiempo del vuelo insumido por la aeronave a distancias comprendidas entre 50 y 70 NM de la derrota autorizada, sea inferior a 13×10^{-5}.

Sección 3.

El control de tránsito aéreo (ATC) puede autorizar a un operador de aeronave a desviarse de los requisitos de la sección 91.705, para un vuelo específico si al momento de presentar un plan de vuelo para ese vuelo, el ATC, determina que a la aeronave puede ser provista de separación apropiada y que el vuelo no interfiere con o impone una carga sobre las operaciones de otra aeronave, la cual cumple los requisitos de la sección 91.705.

Apéndice "D"

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones

Parámetro	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Tiempo relativo	8 hs. mínimas	+ 0,125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vso hasta Vd (Kias)	+5% ó 10 kts, el que sea mayor. Resolución 2kts debajo de 175 KIAS	1	1% del rango total
Altitud	-300mts (-100 pies) hasta la máxima altura de certificación de la aeronave	+30m(+100pies) hasta + 210m (+ 700 pies)	1	7,5m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo Magnético	360°	+ 5°	1	1°
Aceleración |Vertical	3g hasta + 6g	+0,2g en suma a +0,3g del máximo datum	4(ó 1 por segundo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0,03 g
Aceleración Longitudinal	+1g	+1,5 del rango máximo excluyendo errores del datum de + 5%	2	0,01 g
Actitud de Cabeceo	100% del rango utilizable	+2°	1	0,8°
Actitud de Roll (Alabeco)	+60° ó 100% del rango usando, el que sea mayor	+2°	1	0,8°

Posición del TRIM del Estabilizador	Rango completo	**+ 3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Posición del Control de Cabeceo	Rango completo	**+ 3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Motores; para cada motor: velocidad nl o EPR o las indicaciones del cockpit usadas para certificación del avión.	Rango completo	**+ 5%**	1	**1%** del rango total
Velocidad de la Hélice y torque	-------	-------	1 (vel. hélice) 1 (Toque)	1% del rango total 1% del rango total
Régimen de altura (2)	+2.400 mpm (+8.000 ppm)	+10% resolución de 75 mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)

Parametro	**Rango**	**Minina Exactitud del Sistema Instalado**	**Intervalo de Muestreo (Por Segundo)**	**Resolucion de Lectura (3)**
Llave de transmisor de radio	ON/OFF	-------	1	-------
Flaps de B.A. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	 ------- + 3%	1 1	------ 1% del rango total
Flaps de B.F. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	-------- + 3%	1 1	-------- 1 % del rango total
Reversores de cada motor (discreto)	Sin accionar o reversores a full	--------	1	--------
Llave del autopiloto (discreto)	Conectado desconectado	--------	1	--------
Spoiler, frenos aerodinámicos	Retirados o extendidos	--------	1	--------

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentos de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberá contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Si los datos utilizados provienen del altímetro de altitud codificada (resolución 33 m), entonces alguno de estos parámetros deberán ser registrado. Sin embargo, si la altitud es registrada con una resolución mínima de 7,6 m, entonces estos 2 parámetros pueden ser omitidos.

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Tiempo relativo	4 horas mínimas	± 0.125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vm hasta Vd (KIAS)	± 5% ó + 10 Kts, el que sea mayor	1	1 Kts.
Altitud	-300mts(-1000 pies) hasta 20,000 pies	+300 m(± 100 pies) hasta 700 m	1	7.5 m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo magnético	360°	± 5°	1	1°
Aceleración Vertical	-3g hasta +6g	± 0.2 g es suma a ± 0.3 g del máximo datum	4 (ó 1 por segundo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0.05 g
Actitud de Roll (Alabeo)	± 60° ó 100% del rango usado, el que sea mayor	± 2°	1	0.8°
Actitud de cabeceo	± 100% del rango utilizable	± 2°	1	0.8°
Régimen de altura	± 2.400 mpm (± 8.000 ppm)	± 10%. Resolución de 75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)
Aceleración Longitudinal	± 1.09	± 1.5 % más excluyendo errores de referencia ±	2	0.03 g
Potencias; para cada motor: velocidad del motor principal	Rango máximo	± 5%	1	1% del rango total Nota 2
Torque	Rango máximo	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Turbina libre o desconectada del rotor	Rango total	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Presión hidráulica de los controles de vuelo, primario (Discreto)	alta/baja	--------	1	-------
Secundario (si es aplicable)	alta/baja	--------	1	
Llave de transmisor de radio (Discreto)	ON/OFF	--------	1	--------
Posición de la llave del Autopiloto (Discreto)	conectado desconectado	---------	1	-------

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Estado de fallas de Estabilización (Discreto)	OK/FALLA	--------	1	--------
Controles de vuelo; posición de los pedales	Rango total	± 3%	2	Nota 2 1% del rango total
Ciclo lateral	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Control de Posición del Estabilizador	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Sistema de Estabilización aumentada	conectada desconectada	----------	1	
Colector	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2
Ciclo Longitudinal	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentadas de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo estos sensores (pero incluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberán contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Por ciento de rango completo

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM)

Sección 1. Definiciones

Operación en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM).
Dentro del espacio aéreo RVSM, el control de Trafico Aéreo (ATC) separa las aeronaves a un mínimo de 1,000 pies verticalmente, entre los niveles de vuelo 290 y 410 inclusive.
El espacio RVSM es un espacio aéreo de calificación; el operador y la aeronave usada deben ser aprobados por la DGAC. El control de Trafico Aéreo notifica a los operadores de RVSM, proveyendo información de planeamiento de ruta. En la sección 8 de este apéndice se identifica el espacio aéreo donde el RVSM puede ser aprobado.

Grupo de Aeronaves RVSM
Aeronave dentro de un grupo de aeronaves aprobado como un grupo por la DGAC, donde cada aeronave satisface cada uno de los siguientes requerimientos:

a) La aeronave ha sido fabricada en el mismo diseño y ha sido aprobado con el mismo certificado de tipo, con el certificado de tipo enmendado o el certificado de tipo suplementario.

b) El sistema estático de cada aeronave esté instalado de manera y posición igual a las otras aeronaves del mismo grupo. Las mismas correcciones de errores de las mismas fuentes estáticas han sido incorporadas en cada aeronave del mismo grupo.

c) Las unidades de "Aviónicas" instaladas en cada aeronave cumplan con los mínimos requerimientos de RVSM de este apéndice; como a continuación se describe:

    (1) Fabricado con las mismas especificaciones de fabricación y que tenga el mismo No. de parte; o

    (2) De un fabricante o de número de parte diferente; si el solicitante demuestra que el equipo provea una performance "del sistema equivalente.

Aeronaves RVSM de Grupo Individual
Es una aeronave que está aprobada para operaciones RVSM de manera individual.

Litoral de vuelo del RVSM
Esto incluye el alcance de No" Mach" de velocidad, peso dividido por la relación de presión atmosférica y las altitudes sobre las cuales una aeronave está aprobada a operar en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM. El limite de altitud RVSM se define como sigue

a) Las fronteras del total de litorales RVSM son como a continuación se define:

1) Los linderos de altitud se extienden desde el nivel de vuelo 290 hacia arriba hasta la menor altitud de las siguientes:

i) Nivel de vuelo 410 (limite de altitud RVSM):

ii) La altitud máxima certificada de la aeronave (TECHO)

iii) La altitud limitada por potencia de crucero, de vibración (BUFFET) u otras limitaciones de vuelo.

2) Las velocidades de los limites de altitud de vuelo se extienden:

i) Desde la menor de la velocidad de espera (holding) con "Flaps/Slats" arriba; o la velocidad de maniobra.

ii) A la velocidad máxima de operación (Vmo/Mmo) o la velocidad limitada por vibración de potencia de crucero, u otras limitaciones de vuelo; la menor de ambas.

3) Todos los pesos brutos permisibles dentro de los limites de altitud vuelo definidos en los párrafos (1) y (2) de esta definición.

b) El limite de altitud de vuelo básico RVSM es el mismo que el litoral de vuelo total RVSM, excepto que la velocidad del litoral de vuelo se extiende:

(1) Desde la velocidad de espera (Holding) con Flaps/Slats" arriba; o la velocidad de maniobra, cualesquiera sea la menor;

(2) Hasta la limitante superior de "Mach/Velocidad " definida para el limite total de vuelo RVSM o un valor inferior especificado no menor del número "Mach" de largo alcance más .04 Mach a menos que esté limitada por potencia de crucero, vibración u otras limitaciones de vuelo.

Sección 2. Aprobación de la Aeronave

(a) Un operador puede ser autorizado a conducir operaciones RVSM si la DGAC Dominicana se cerciora que su aeronave cumple con esta sección.

(b) El solicitante de la autorización debe presentar el acopio de datos apropiados para la aprobación de la aeronave. Este acopio debe consistir de por menos lo siguiente:

1) Una identificación del grupo de aeronaves RVSM o de aeronave de grupo Individual

2) Una definición de los limites de altitud de vuelo RVSM aplicable a la aeronave afectada;

3) Documentación que establezca cumplimiento con los requerimientos de la aeronave aplicables a RVSM de esta sección y;

4) Las pruebas de conformidad usadas para asegurarse que la aeronave aprobada con el acopio dedatos de la aeronave cumple con los requerimientos RVSM de la aeronave.

c) Equipo de preservación de la altitud: todos los aviones. Para aprobar las aeronaves consolidadas en grupo o una aeronave de grupo Individual, la Autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que la aeronave cumple con los siguientes requerimientos:

1) La aeronave debe estar equipada con dos sistemas operacionales de medida de altitud Independientes.

2) La aeronave debe estar equipada por lo menos con un sistema de control de altitud automática que controle la altitud de la aeronave:

i. (i) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm$ 65 pies alrededor de una altitud adquirida cuando la aeronave esta siendo operada en un nivel recto y nivelado sin turbulencia ni ráfagas; ó

ii. (ii) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm$ 130 pies, sin turbulencia ni ráfagas para aviones cuya solicitud de certificados de tipo se produjo en o anterior a abril 9, 1997, que estén equipados con un sistemas de control de altitud automático con alimentación al sistema de dirección de performance de vuelo (FMP).

3) La aeronave debe estar equipada con un sistema de alerta de altitud que produzca una alerta cuando la altitud mostrada a la tripulación de vuelo se desvíe de la altitud seleccionada mayor a:

i) $\pm$ 300 pies para aviones cuya solicitud para su certificado de tipo fue hecha en o antes abril 9 1997; o

ii) $\pm$ 200 pies para aviones cuya solicitud de certificado de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997

d) Limites de Errores del Sistema Altimétrico. Grupo de aviones cuya solicitud de su certificado de tipo fue hecha en o anterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud de su certificado de tipo fue hecha en o anterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud fue hecha en o anterior abril 9, 1997

la Autoridad de Aeronáutica debe cerciorarse de que el Error del Sistema Altimétrico (ASE) tiene el siguiente contenido:

(1) En el punto del limite de altitud básico RVSM; donde el promedio del (ASE) alcanza su valor absoluto mas grande; el valor absoluto no puede exceder 80 pies.

(2) En el punto en el limite de altitud básico RVSM donde el promedio del ASE mas tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto; el valor absoluto no puede exceder 200 pies.

3) En el punto en todo el litoral de vuelo RVSM, donde el promedio de ASE alcanza el mayor valor absoluto; este no puede exceder 120 pies.

4) En el punto en todo el limite de altitud de vuelo RVSM donde el promedio ASE mas tres desviaciones estándar, alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 245 pies.

5) Restricciones de operaciones necesarias. Si el solicitante demuestra que su aeronave cumple de otra forma con los requerimientos contenidos en el ASE, la autoridad de Aeronáutica Civil puede establecer una restricción operativa en la aeronave del susodicho solicitante, para restringir la aeronave para operar en áreas de limites de vuelo RVSM básico, donde el valor absoluto del promedio de ASE exceda 80 pies, y/o el valor absoluto del promedio de ASE mas tres desviaciones estándar excede 200 pies; o de operar en áreas en todo el limites de vuelo RVSM, donde el valor absoluto del promedio de ASE exceda 120 pies y/o el valor absoluto del promedio de ASE mas tres desviaciones estándar exceda 245 pies.

e) Contenido de errores del Sistema Altimétrico. Grupo de aviones cuya solicitud de certificación de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997. Para aprobar el grupo de aviones cuya solicitud de certificación de tipo fue hecha posterior a abril 9, 1997, la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que el contenido de errores del sistema altimétrico es como sigue:

(1) En el punto de todo el limite de altitud de vuelo RVSM donde el promedio ASE alcanza el mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 80 pies.

(2) En el punto de todo el limite de altitud de vuelo RVSM; donde el promedio ASE más tres desviaciones estándar alcanza el mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 200pies.

(f) Contenido de limites de errores del sistema altimétrico Aviones fuera de grupo. Para aprobar una aeronave fuera de grupo, la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse que los errores del sistema altimétrico se limitan a lo siguiente:

1) Para cada condición en el litoral de vuelo básico RVSM, el valor mayor absoluto combinado mayor de errores residuales de la fuentes estática más los errores de avionica no puede exceder 160 pies.

2) Para cada condición en todo el limite de altitud de vuelo RVSM, el valor mayor absoluto combinado de errores residuales de la fuente estática más los errores de avionica no puede exceder 200 pies

g) Compactibilidad del Sistema de Evasión de Colisión y de Alerta de Trafico (TCAS) con operaciones RVSM: Todas las aeronaves. Después de Marzo 31 de 2002, a menos que sea de otra manera autorizado por el administrador, si usted opera una aeronave que está equipada con TCAS II en espacio RVSM, éste debe ser un TCAS II que reúna TSO C-119b (versión 7.0) o una versión mas reciente.

(h) Si la autoridad de Aeronáutica Civil se cerciora que la aeronave del solicitante cumple con esta sección, esta Dirección de Aeronáutica lo notificara por escrito al solicitante.

Sección 3. Autorización para el Operador

a) La autorización para un operador conducir vuelos en espacio aéreo donde se aplique RVSM es emitido en las operaciones especificas o en una carta de autorización, según el caso. Para emitir una autorización RVSM la autoridad de Aeronáutica Civil debe cerciorarse de que la aeronave del operador ha sido aprobado de acuerdo con la sección 2 de este apéndice y que el operador cumple con esta sección.

b) Un solicitante de autorización para operar dentro de espacio aéreo RVSM debe cumplir de forma y manera a lo prescrito por la dirección de Aeronáutica Civil Dominicana. La solicitud debe incluir lo siguiente:

1) Un programa mantenimiento RVSM aprobado que bosqueje los procedimientos para mantener la aeronave RVSM de acuerdo con los requerimientos de este apéndice. Cada programa debe contener lo siguiente:

(i) Inspecciones periódicas, pruebas funcionales en vuelo, y procedimientos de inspecciones de mantenimiento con prácticas aceptables que asegure un cumplimiento continuado con los requerimientos RVSM de las aeronaves.

(ii) Un programa de calidad confiable que garantice precisión y confiabilidad continuada del equipo de prueba usado a chequear los aviones, para determinar el cumplimiento de los requerimientos RVSM de las aeronaves.

(iii) Procedimientos para retorno a servicio de aviones que no cumplan

(2) Requerimientos de entrenamientos inicial y recurrente para los pilotos de un solicitante que opere bajo los RADS 121 y 135

(3) Políticas y procedimientos. Un solicitante que opera bajo los RADS 121 o 135 debe enviar un programa de políticas y procedimientos que le habilitarán a conducir operaciones RVSM seguras.

(c) Validación y Demostración. De una manera prescrita por la autoridad de Aeronáutica Civil, el operador debe proveer evidencia de que:

1) Es capaz de operar y mantener cada aeronave o grupo de aeronaves por los que el solicita aprobación a operar en espacio aéreo RVSM; y

2) Cada piloto tiene un adecuado conocimiento de los requerimientos, políticas y procedimientos de RVSM.

Sección 4. Operaciones RVSM

(a) Toda persona que solicite un despacho (Clearance) dentro del espacio aéreo RVSM anotará correctamente en el plan de vuelo archivado en el ATC, el estatus del operador y de la aeronave con respecto a la aprobación RVSM. Cada operador verificará la aplicabilidad RVSM para la ruta de vuelo planeada a través de las fuentes de información del plan de vuelo apropiado.

(b) Ninguna persona puede mostrar, en el plan de vuelo archivado en ATC, a un operador o a una aeronave aprobada para operaciones RVSM u operar una ruta o en un área donde se requiera aprobación RVSM, a menos que:

1) El operador este autorizado por la autoridad de Aeronáutica Civil para realizar tales operaciones; y

2) La aeronave ha sido aprobada y cumple con los requerimientos de la sección 2 de este Apéndice.

Sección 5. Aprobación para autorizar Desviación

La autoridad de Aeronáutica Civil puede autorizar un operador de aeronaves a desviarse de los requerimientos del RAD 91.706 para un vuelo específico en espacio aéreo RVSM, si ese operador no ha sido aprobado conforme con la sección 3 de este apéndice; y si:

a) El operador envía una solicitud apropiada al centro del ATC que controle ese espacio aéreo, (la solicitud deberá ser hecha por lo menos con 48 horas de antelación de la operación, a menos que existan circunstancias excepcionales); y

b) Al momento de depositar el plan de vuelo para ese vuelo, el ATC determine que la aeronave puede mantener apropiada separación y que el vuelo no interferirá con, o

imponga una carga en las operaciones de los operadores que han sido aprobado para operaciones RVSM de acuerdo con la sección 3 de este apéndice.

Sección 6. Reporte de Errores de Preservación de Altitud

Todo operador reportará a la Autoridad de Aeronáutica Civil cada evento en el cual la aeronave del operador haya exhibido el siguiente registro de performance de altitud.

(a) Total de error vertical de 300 pies o más

(b) Error del sistema altimétrico de 245 pies o más; o

(c) Desviación de la altitud asignada de 300 pies o más

Sección 7. Remoción o enmienda de la Autorización.

La autoridad de Aeronáutica Civil puede enmendar las especificaciones de operaciones para revocar o restringir una autorización RVSM, o puede revocar o restringir una carta de autorización RVSM; si la autoridad determina que el operador no esta cumpliendo, o es incapaz de cumplir con este apéndice o con la sección H de este RAD. Ejemplos de razones para enmendar, revocar o restringir, incluye, pero no se limita a, cuando un operador:

a) Comete uno o más errores en espacio aéreo RVSM.

b) Deja de responder efectivamente y a tiempo para identificar y corregir un error de preservación de altitud;

c) Deja de reportar un error de altitud.

Sección 8. Designación de Espacio Aéreo.

(a) RVSM en el "Atlántico Norte" (NAT).

1) El RVSM puede ser aplicado en el "NAT" en las siguientes Regiones de Información de vuelo de OACI (FIRs):
New York Oceanic, Gander Oceanic, Sondrestrom FIR, reykjavik Oceanic, Shanwick Oceanic y Santa Maria Oceanic

2) El RVSM puede ser efectivo en el espacio aéreo de la especificación de performance de navegación mínima (MNPS) dentro del "NAT" El espacio aéreo MNPS dentro del "NAT" se define por el volumen de espacio aéreo desde el nivel de vuelo 285 y 420 (inclusive), extendiéndose entre la altitud 27N y el polo norte, haciendo frontera en el este por los litorales de las aéreas de control de "Santa Maria Oceanic", "Shanwick Oceanic" y " Reykjavik Oceanic", y en el oeste por los litorales de las aéreas de control de Reykiavik Oceanic, "Gander

Oceanic"y NewYork Oceanic"; excluyendo las aéreas al oeste de 60°W y al sur de 38° 30' N

(b) RVSM en el Pacifico.

(1) El RVSM puede ser aplicado en el pacifico en las siguientes Regiones de Información de Vuelo de OACI (FIRS) "Anchorage Artic" Anchorage Continental", Anchorage Oceanic", "Auckland Oceanic, "Brisbance, "Edmonton" Honiara "Los Angeles," "Melbourne," "Nadi Naha "Nauru," "New Zealand," "Oakland." "Oaklama Oceanic," Portmoresby," "Seattle," "Tahiti," "Tokyo," "Ujung Pandang" Y "Vancouver,"

(c) RVSM en el Sistema de Ruta del Atlántico Oeste (WATRS).

1) El RVSM debe ser aplicado en la porción del FIR de New York perteneciente al Sistema de Ruta del Atlántico Oeste (WATRS). El área está definida como iniciando en el punto 38°30'N/60°00'W directo hasta 38 30 N/69°15'W directo hasta 38°20'N/69°57'W directo hasta 37°31'N/71°41'W directo hasta 37°13'N/72°40'W directo hasta 35°05'N/72°40'W directo hasta 34°54'N/72°57'W directo hasta 34°29'N/73°34'W directo hasta 34°33'N/73°41'W directo hasta 34°19'N/74°02'W directo hasta 34°14'N/73°57'W directo hasta 32°12'N/76°49'W directo hasta 32°20'N/77°00'W directo hasta 28°08'N/77°00'W directo hasta 27°50'N/76°32'W directo hasta 27°50'N/74°50'W directo hasta 25°00'N/73°21'W directo hasta 25°00'05"N/69°13'06"W directo hasta 25°00'N/69°07'W directo hasta 23°30'N/68°40'W 23°30'N/60°00'W hasta el punto de inicio.

RAD 103

- VEHICULOS ULTRALIVIANOS-

INDICE

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.
103.3 Requisitos de inspección.
103.5 Autorizaciones.
103.7 Certificación y matriculación.

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.
103.11 Operaciones diurnas.
103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.
103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.
103.17 Operaciones en ciertos espacios aéreos.
103.19 Operaciones en áreas restringidas ó prohibidas.
103.20 Restricción de vuelo en la proximidades de ciertas áreas designadas por NOTAM.
103.21 Referencia visual con la superficie.
103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan en la República Dominicana las operaciones de vehículos denominados ultralivianos. Para los propósitos de esta sección, un vehículo ultraliviano es:

a) Aquel que se utiliza o pretenda utilizar en operaciones aéreas con un solo ocupante;

b) Usado o se pretenda utilizar para propósitos deportivos o recreativos solamente;

c) No posee certificado de matrícula ni de aeronavegabilidad de la República Dominicana ni de ningún otro país extranjero; y
d) Si no es motorizado, pesa menos de 155 libras; ó
e) Si es motorizado:

1) No superen las doscientos cincuenta y cuatro (254) libras de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad que serían usados en caso de una eventual situación de emergencia;

2) Su capacidad de combustible no exceda de cinco (5) galones usables;

3) Su velocidad máxima en vuelo nivelado a plena potencia de crucero no sea capaz de superar los cincuenta y cinco (55) nudos de velocidad calibrada;

4) Su velocidad calibrada de pérdida de sustentación (stall) sin potencia de motor no exceda de veinticuatro (24) nudos.

103.3 Requisitos de inspección.

a) Toda persona que opere un vehículo ultraliviano como lo describe este RAD, debe, bajo requerimiento, permitir la DGAC ó a su designado, inspeccionar el vehículo ultraliviano a fin de determinar su aplicabilidad con este RAD.

b) El piloto u operador de un vehículo ultraliviano deberá, bajo requerimiento de la DGAC, suministrar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto solamente a las provisiones de este RAD.

103.5 Autorizaciones.

Ninguna persona puede conducir operaciones que requieran una desviación de las disposiciones de este RAD, a menos que dicha desviación sea autorizada por la DGAC.

103.7 Certificación y matriculación.

a) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a certificación de aeronave ó sus partes, ó equipo, los vehículos ultralivianos y sus componentes y equipo no requieren reunir los estándares de certificación para aeronavegabilidad especificados para aeronaves ó tener certificado de aeronavegabilidad.

b) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a la certificación de aerotécnicos, los operadores de vehículos ultralivianos bajo este RAD, no les he requerido reunir ningún conocimiento, edad, ó requisitos de experiencia para operar esos vehículos ó tener certificados médicos para aerotécnicos.

c) No sostenido sobre ningún otro RAD; en lo pertinente a la matrícula y marca de la aeronave, los vehículos ultralivianos bajo éste RAD, no les he requerido estar matriculados ó llevar marcas de ningún tipo.

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.

a) Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano de manera que constituya un peligro a personas o propiedades.

b) Ninguna persona que opere un vehículo ultraliviano, deberá permitir que se dejen caer objetos desde el mismo.

103.11 Operaciones diurnas.

Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano antes de la salida y después de la puesta del sol.

103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.

a) Cada persona que opere un vehículo ultraliviano deberá mantenerse vigilante a los fines de evitar colisión con cualquier otro vehículo y debe cederle el paso a todas las aeronaves.

b) Ninguna persona podrá operar un ultraliviano de manera que constituya un peligro de colisión con respecto a otro vehículo ultraliviano.

103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.

Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraliviano sobre ninguna área congestionada de una ciudad, pueblo, asentamiento ó sobre cualquier congregación de personas.

103.17 Operación en ciertos espacios aéreos.

Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraliviano dentro de espacios aéreos Clase A, Clase C ó dentro de los límites verticales del área de superficie de Clase D designado para un aeropuerto a menos que esa persona tenga autorización previa de la autoridad de ATC que tiene jurisdicción sobre ese espacio aéreo.

103.19 Operaciones en áreas restringidas ó prohibidas.

Ninguna persona deberá realizar operaciones un área determinada por la ley o por la D.G.A.C. como prohibida, restringida o peligrosa, a menos que tenga la autorización de la D.G.A.C. o del departamento de la D.G.A.C. que controla dicha área.

103.20 Restricción de vuelo en la proximidades de ciertas áreas designadas por NOTAM.

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano en áreas designadas en NOTAM bajo RAD 91.137; 91.138; 91.141 ó 91.143, a menos que sea autorizado por:

Control de Tránsito Aéreo (ATC); ó

Permiso especial de la DGAC ó una autorización dada para un evento ó demostración.

103.21 Referencia visual con la superficie.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano en vuelo, excepto por referencia visual con la superficie.

103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano cuando la visibilidad de vuelo y la distancia a las nubes sea menor que la mostrada en la tabla mostrada abajo. Todas las operaciones en Clase A, Clase C y Clase D designados para un aeropuerto debe recibir previa autorización de ATC como está prescrito en el 103.17 de la presente sección.

Espacio Aéreo	Visibilidad de Vuelo	Distancia de las Nubes
Clase A	No Aplica	No Aplica
Clase C y D	3 Millas terrestres	No Aplica
Clase E, debajo de 10,000 MSL	3 Millas terrestres	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
a, o arriba de 10,000 AGL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo. 1,000 pies arriba. 1 Milla horizontal.
Clase G, 1,200 pies AGL sin importar la altitud MSL	1 Milla terrestre	Libre de Nubes
Arriba de 1,200 pies AGL, pero a menos de 10,000 pies MSL	1 Milla terrestre	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
Arriba de 1,200 pies, y a, o arriba de 10,000 pies MSL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo 1,000 pies arriba 1 Milla terrestre horizontal

RAD 119

- CERTIFICACION : AEROTRANSPORTISTA Y EXPLOTADORES COMERCIALES

INDICE

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad.
119.2 Cumplimiento con el RAD 119.
119.3 Definiciones.
119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones.
119.7 Especificaciones de operaciones.
119.9 Uso de nombre comercial.

Sección "B" – Aplicabilidad de requisitos de operaciones a diferentes tipos de operaciones bajo los RADs 121 y 135.

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.
119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.
119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales

Sección "C" – Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135.

119.31 Aplicabilidad.
119.33 Requisitos generales.
119.35 Solicitud ó renovación del certificado.
119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo.
119.39 Emisión o negación de un certificado.
119.41 Enmiendas de un certificado.
119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones
119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.
119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones.

119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.
119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (wet lease) y otros arreglos para transportación aérea.
119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.
119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.
119.61 Duración y devuelta del certificado y las especificaciones de operaciones.
119.63 Operación reciente.
119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121.
119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121.
119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135.
119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad

a) Este RAD aplica a toda persona que esté operando o pretenda operar aeronaves civiles.

1) Como un aerotransportista u operador comercial o ambos en comercio aéreo;

2) Cuando el transporte público no está envuelto en operaciones de aviones civiles registrados en la República Dominicana con una configuración de asiento de veinte (20) o más pasajeros, o una capacidad de carga paga de 6,000 libras o más.

b) Esta sección prescribe:

1) Los tipos de certificados de explotadores aéreos emitidos por la D.G.A.C. correspondiente, incluyendo certificado de explotación y certificado de operación;

2) Los requisitos de certificación que un operador debe reunir para obtener y portar un certificado que autorice operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135 de este Reglamento y especificaciones de operaciones para cada tipo de operación que será conducida y cada clase y tamaño de aeronave que va a ser operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

3) Los requisitos que un operador debe reunir para conducir operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135 de este Reglamento y en operar cada clase y tamaño de aeronave que está autorizado en sus especificaciones de operaciones;

4) Los requisitos que afectan el arrendamiento con tripulación (wet lease) de aeronaves y otros arreglos para la transportación aérea;

5) Los requisitos para obtener autorización de desviación para ejecutar una operación de emergencia; y

6) Los requisitos para personal de administración de operaciones conducidas bajo los RAD´s 121 ó 135.

7) Los Aerotransportistas, y aquellos operadores comerciales dedicados al transporte público programado de pasajeros o propiedad por remuneración o paga con:

i) Aviones que tengan una configuración de mas de 30 asientos, excluyendo cualquier asiento de tripulación requerido, o una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras, deberán cumplir con los requerimientos de certificación en el RAD 121, y conducir sus:

A) Operaciones programadas dentro del territorio nacional incluyendo rutas que se extienden fuera de la República Dominicana que sean específicamente autorizadas por la DGAC, con aquellos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a aerotransportistas domésticos, a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

B) Operaciones programadas a puntos fuera del territorio nacional en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a los aerotransportistas de vuelos internacionales ó bandera a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

C) Operaciones exclusivas de carga y operaciones que no están programadas con esos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 121 aplicable a aerotransportistas adicionales, a los que le serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos; excepto que la DGAC puede autorizar que

esas operaciones sean conducidas bajo el párrafo (7)(i) ó 7(i)(B).

ii) Aviones que tengan una configuración máxima de 30 asientos o menos, excluyendo cualquier asiento requerido para la tripulación, y un máximo de carga paga de 7,500 libras o menos, deberán cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esos aviones en acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requerimientos; excepto que la DGAC puede autorizar a una persona a conducir operaciones en aviones de categoría de transporte para conducir esas operaciones en acuerdo con los requerimientos del párrafo (7)(i).

iii) Helicóptero que tenga una configuración máxima de 30 asientos o menos, excluyendo cualquier asiento requerido para la tripulación, y un máximo de carga paga de 7,500 libras o menos, deberán cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esas aeronaves de acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

iv) Helicóptero que tenga una configuración de 30 asientos o más, ó una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras, deberá cumplir con los requerimientos de certificación del RAD 135, y conducir sus operaciones con esas aeronaves de acuerdo con los requerimientos del RAD 135 y les serán emitidas especificaciones de operaciones para esas operaciones en conformidad con esos requerimientos.

c) Las personas sujetas a este RAD deben cumplir los demás requisitos de este Reglamento, excepto donde dichos requisitos estén modificados por o donde requisitos adicionales estén impuestos por los RAD´s 119, 121 o´135 de este Reglamento.

d) Este RAD no determina las operaciones conducidas bajo los RAD´s 129, 133 y 137 de este Reglamento.

e) Excepto para operaciones cuando el transporte público no está envuelto, conducido con aviones que tengan una configuración de asientos para veinte (20) o más pasajeros, excluyendo cualquier asiento requerido de tripulante o una capacidad de carga paga de 6,000 libras o más, este RAD no se aplica a:

1) Instrucción de estudiante;

2) Vuelos sin escala de turismo conducidos con aeronaves que tengan una configuración de asientos para treinta (30) o menos pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante y con una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos, que comienzan y terminan en el mismo aeropuerto, y son conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres de dicho aeropuerto;

3) Vuelo ferry o de entrenamiento;

4) Operación de trabajo aéreo, incluyendo:

   i) Pulverización agrícola, siembra, regadío y control de aves;

   ii) Remolque de letreros;

   iii) Fotografía aérea o reconocimiento;

   iv) Prospección pesquera;

   v) Operaciones de helicópteros en construcción o trabajos de reparación (no se aplica a transportación hacia y desde el sitio de operaciones); y

   vi) Vigilancia de línea de energía eléctrica o tubería.

5) Vuelos de turismo conducidos en globos de aire caliente.

6) Vuelos sin escala conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de salida llevando personas para el propósito de saltos de paracaídas intencionales.

7) Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de despegue, sí:

   i) No más de dos (2) pasajeros son transportados en un helicóptero en adición a la tripulación requerida;

   ii) Cada vuelo sea realizado bajo reglas de vuelo VFR diurno;

   iii) El helicóptero utilizado, esté certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de cien (100) horas del RAD 91.

iv) El operador notifica a la DGAC responsable del área geográfica involucrada por lo menos setentidós (72) horas antes de cada vuelo y suministra cualquier información esencial que la Autoridad de Aviación Civil solicite;

v) El número de vuelos no exceden un total de seis (6) en cualquier año calendario;

vi) Cada vuelo ha sido aprobado por la DGAC; y

vii) No se lleve carga dentro o sobre el helicóptero.

119.2 Cumplimiento con el RAD 119

Toda persona que solicite y obtenga un certificado de explotación y especificaciones de operaciones bajo los RAD´s 121 ó 135, debe cumplir además con el RAD 119.

119.3 Definiciones

Operación exclusiva de carga: Significa cualquier operación por compensación o alquiler que no es una operación de transporte de pasajeros o si son transportados pasajeros, son únicamente los especificados en la sección 121.583 (a) ó 135.85 de este Reglamento.

Operación Complementaria (commuter): Significa cualquier operación programada conducida por cualquier persona que opera uno de los siguientes tipos de aeronaves con una frecuencia de operaciones de al menos cinco (5) viajes de ida y vuelta por semana sobre por lo menos una ruta entre dos o más puntos de acuerdo con los programas de vuelos publicados:

1) Aviones que no sean propulsados por turbinas que tienen una configuración de asientos para nueve (9) pasajeros o menos, excluyendo el asiento de cada tripulante y una capacidad de carga útil de 7,500 libras o menos; o

2) Helicópteros.

Aerotransportista directo: Significa una persona que proporciona o se oferta para proporcionar transportación aérea y tiene control sobre las operaciones ejecutadas en dicha transportación.

Operación Doméstica: Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrita en el párrafo (1) de esta definición, en lugares descritos en el párrafo (2) de la misma.

1) Aviones:

i) Aviones propulsados por turbinas;

ii) Aviones con una configuración de más de nueve asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones con una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicación:

i) Entre cualquier punto dentro de la República Dominicana.

ii) Cuando sea específicamente autorizado por la DGAC, operaciones entre cualquier punto dentro de la República Dominicana y cualquier punto autorizado ubicado fuera del territorio dominicano.

Peso vacío: Significa el peso de la estructura, motores, hélices, rotores y equipos fijos. El peso vacío excluye el peso de la tripulación y carga paga; pero incluye el peso de todo lastre fijo, el abastecimiento de todo combustible no utilizable, aceite no drenable, cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total del liquido hidráulico.

Operación Internacional o Bandera (flag operation): Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrito en el párrafo (1) de esta definición en los lugares descritos en el párrafo (2) de la misma:

1) Aviones:

i) Aviones propulsados por turbinas

ii) Aviones que tienen una configuración de más de nueve (9) asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones que tienen una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicaciones: Entre cualquier punto dentro del territorio de la República Dominicana y cualquier otro punto fuera de la República Dominicana;

Equipo justificable de la aeronave: Significa cualquier equipamiento necesario para la operación de la aeronave. El mismo no incluye equipo o lastre específicamente

instalado permanentemente o de otro modo, para el propósito de alterar el peso vacío de una aeronave para alcanzar la máxima capacidad de carga paga.

Clase de operación: Significa una de las varias operaciones que un titular de Certificado de Explotación está autorizado a conducir como está especificado en sus especificaciones de operaciones, tales como Domésticas, Internacionales (banderas), No Regulares (a Demanda ó Adicionales), Taxis aéreos y Complementarias (commuter).

Capacidad máxima de carga paga: Significa:

1) Para una aeronave para la cual un peso máximo de cero combustible está prescrito en las especificaciones técnicas aprobadas, el peso máximo de cero combustible, menos el peso vacío, menos todos los equipos justificables de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de tripulación mínima de vuelo, alimentos y bebidas, abastecimiento y equipos relacionados con alimentos y bebidas pero sin incluir combustible o aceite usable.

2) Para todas las otras aeronaves, el peso máximo certificado al despegue, menos el peso vacío, menos todo el equipo justificable de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de la carga mínima de combustible, aceite y tripulación de vuelo. La tolerancia para el peso de la tripulación, aceite y combustible es como sigue:

   i) Tripulación: Peso para cada tripulante requerido por este Reglamento:

      (a) Para tripulantes de cabina masculinos 180 libras.
      (b) Para tripulantes de cabina femeninos 140 libras.
      (c) Para auxiliares de a bordo masculino 180 libras.
      (d) Para auxiliares de abordo femeninos 130 libras.
      (e) Para auxiliares de vuelo no identificados por género 140 libras.

   ii) Aceite: 350 libras ó la capacidad de aceite que está especificada en la hoja de datos certificado de tipo.

   iii) Combustible: El peso mínimo de combustible requerido por este Reglamento aplicable para un vuelo entre puntos domésticos bajo condiciones de tiempo VFR que no involucre operaciones prolongadas sobre agua.

Peso máximo de cero combustible: Significa el peso máximo permisible de una aeronave sin ningún combustible o aceite disponible. La cifra del peso de cero

combustible puede encontrarse en la hoja de datos del certificado de tipo de la aeronave, el manual de vuelo aprobado de la aeronave o en ambos.

Operación Taxi Aéreo: Significa la operación de vuelos de flete bajo el RAD 135 en aeronaves sujetas a las siguientes especificaciones:

i) Aeronaves que tengan una capacidad máxima de cinco (5) pasajeros; ó

ii) Aeronaves que tienen una capacidad máxima de carga paga de hasta 1,500 libras;

Operación No Regular: Significa cualquier operación de Taxi Aéreo, Adicional ó A Demanda por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante.

Operación Adicional: Significa cualquier operación por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante, realizadas en:
Aviones que tengan una configuración de mas de 30 asientos sin incluir los asientos de cada tripulante y que tengan una capacidad de carga paga de mas de 7,500 libras.

Operación A Demanda: Significa cualquier operación por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante, realizada en:

1) Aviones, incluyendo turborreactores, que tengan una configuración de 30 asientos o menos, excluyendo los asientos de los pilotos y una carga paga de 7,500 libras pero no menor de 1,501 lbs.

2) Helicóptero.

Operación de transporte de pasajeros: Significa cualquier operación de aeronaves transportando una persona, a menos, que únicamente las personas a bordo de la aeronave sean aquellos identificados en la sección 121.583 ó 135.85 de éste reglamento como es aplicable. Una aeronave utilizada en una operación de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo en adición a los pasajeros.

Base Principal de Operaciones: Significa la ubicación principal de operación de un titular de Certificado de Explotación como está establecido en su certificado.

Aeropuerto regular: Significa un aeropuerto usado por un titular de certificado en operaciones programadas y listada en sus especificaciones de operaciones,

Operación programada: Significa cualquier operación pública de transporte de pasajeros por compensación o paga conducido por un transportistas aéreo o explotador comercial para el cual el titular de certificado o su representante ofrece por adelantado el lugar de partida, tiempo de partida y lugar de llegada. La misma no incluye ninguna operación de transporte de pasajeros que sea conducida como una operación de charter público.

Arrendamiento con tripulación (Wet Lease): Significa cualquier arreglo de arrendamiento por medio del cual una persona acuerda proporcionar una aeronave completa y por lo menos un tripulante. Un arrendamiento con tripulación no incluye un arreglo de código compartido.

119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones

a) Una persona autorizada por la D.G.A.C. correspondiente para conducir operaciones como un aerotransportista le será emitido un certificado de explotador.

b) Una persona quien no está autorizada a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la D.G.A.C. correspondiente a conducir operaciones como operador comercial nacional se le emitirá un certificado de operaciones.

c) Una persona quien no está autorizado a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil a conducir operación cuando transportación pública no está envuelto como un operador de aviones civiles registrado en la República Dominicana, con una configuración de asientos de veinte (20) o más pasajeros o una capacidad de carga paga máxima de 6,000 libras o más, le será emitido un certificado de operación.

d) Una persona autorizada, involucrada en transporte público bajo los RADs121 y 135 o ambos se le emitirá solamente un certificado autorizándole el transporte público, no obstante, de la clase de operación o la clase o tamaño de la aeronave a ser operada.

e) Una persona autorizada para involucrarse en transporte no público o privado bajo el RAD 135 de este Reglamento, se le emitirá solamente un certificado autorizando el transporte, no obstante, la clase de operación o la clase de tamaño de la aeronave a ser operada.

f) Una persona conduciendo operaciones bajo más de un párrafo de las secciones 119.21, 119.23 ó 119.25, conducirán esas operaciones en cumplimiento con,

1) Los requisitos especificados en cada párrafo de esas secciones para la clase de operación conducida bajo ese párrafo; y

2) Las autorizaciones apropiadas, limitaciones y procedimientos especificados en las especificaciones de operaciones para cada clase de operación.

g) Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como operador comercial, sin o en violación de un apropiado certificado y las especificaciones de operaciones apropiadas. Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como un operador comercial en violación de cualquier desviación o exención autorizada si es emitida a esa persona o al representante de ella.

h) Una persona poseedora de un certificado de operación autorizando operaciones de transporte no común o privada no conducirá cualquier operación en transporte común. Una persona poseedora de un certificado de transportador aéreo o certificado de operación autorizando operaciones de transporte público no conducirá cualquier operación en transporte no público.

i) Ninguna persona debe operar como explotador comercial sin poseer la capacidad económica apropiada requerida por la autoridad de aviación civil correspondiente.

j) El titular del certificado bajo este RAD no puede operar aeronaves bajo los RAD´s 121 ó 135 en un área geográfica a menos que sus especificaciones de operaciones específicamente autorice al titular del certificado operar en esa área.

119.7 Especificaciones de operaciones

a) Todas las especificaciones de operaciones de un titular de certificado deben contener:

1) Las autorizaciones, limitaciones y ciertos procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación, si es aplicable debe ser conducida; y

2) Ciertos otros procedimientos bajo los cuales cada clase y tamaño de aeronave a de ser operada.

b) Las especificaciones de operación tienen por objeto complementar las disposiciones generales del Certificado de Explotador, enumerando las autorizaciones y restricciones que no se especifiquen en la reglamentación vigente y facilitar los procedimientos administrativos. La expedición conjunta del Certificado de Explotador y de las Especificaciones de Operación constituye la aprobación de la Autoridad Aeronáutica para la explotación propuesta.

119.9 Uso de nombre comercial

a) El titular del certificado operando bajo este RAD no debe operar una aeronave bajo los RAD´s 121 y 135, utilizando un nombre comercial que no sea el que aparezca en las especificaciones de operaciones de dicho titular del certificado.

b) A menos que no sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona debe operar una aeronave bajo los RAD´s 121 ó 135, a menos que el nombre del titular del certificado que está operando la aeronave o el explotador esté exhibido en forma legible en la aeronave y esté claramente visible desde el exterior de la aeronave para una persona que esté parado en tierra en todo momento, excepto durante el tiempo de vuelo. El medio de exhibir el nombre en la aeronave y su facilidad de lectura debe ser aceptable por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "B"- Aplicabilidad de Requisitos de Operaciones a Diferentes Tipos de Operaciones Bajo los RADs 121 y 135.

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.

a) Toda persona que conduce operaciones de aviones como un explotador comercial comprometido en transporte público de personas o propiedades por compensación o alquiler en comercio aéreo, deberá cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en la sección "C" de este RAD y deberá conducir sus:

1) Operaciones Domésticas de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

2) Operaciones Internacionales (Bandera) de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

3) Operaciones Adicionales de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 y se le emitirán especificaciones de operaciones para aquellas operaciones de acuerdo con los requisitos. Sin embargo, basado en una determinación de la seguridad del comercio aéreo, el Director puede autorizar que esas operaciones sean conducidas bajo el párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección.

4) Operaciones Complementarias (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 y deberán serles expedidas las especificaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos.

5) Operaciones a Demanda de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 y deberán serles expedidas las especificaciones de operaciones de acuerdo con esos requisitos.

b) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (4) de esta sección, pueden conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

c) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (5) de esta sección, pueden conducir operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (3) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.

a) Toda persona que conduzca operaciones en que el transporte público no esta envuelto con aviones que tengan una configuración de pasajeros de veinte (20) o más asientos, excluyendo los asientos de cada tripulante, o una capacidad de carga útil 6,000 libras o más debe, a menos que una autorización sea emitida, cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones.

b) Toda persona que conduzca un transporte no público (excepto como está estipulado en la sección 91.501 (b) u operaciones de transporte privado por compensación o alquiler con aviones que tengan una configuración de asientos de veinte (20) pasajeros ó menos excluyendo cada asiento para tripulante y una capacidad de carga útil menor de 6,000 libras debe-:

1) Cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en la sección "C" de este RAD.

2) Conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del RAD 135, excepto para aquellos requisitos aplicables únicamente a operaciones complementarias (commuter); y

3) Tener especificaciones de operaciones emitidas de acuerdo con esos requisitos.

119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales.

Toda persona que conduce operaciones de helicóptero por compensación o alquiler, debe cumplir con los requisitos de certificación y las especificaciones de operaciones de la sección "C" de este RAD y debe conducir sus:

a) Operaciones Complementarias (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables del RAD 135 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos;

b) Operaciones a Demanda de acuerdo con los requisitos aplicables del RAD 135 y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos.

Sección "C"- Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RAD's 121 ó 135.

119.31 Aplicabilidad

Esta sección establece los requisitos de certificación y ordena el contenido de las especificaciones de operaciones y ciertos otros requisitos para operaciones conducidas bajo los RAD's 121 ó 135.

119.33 Requisitos generales

a) Una persona no puede operar como un explotador comercial, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana.

2) Obtenga un certificado de explotador; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que mandan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

b) Una persona no puede operar como un explotador y conducir operaciones de aeronave de comercio de pasajeros o carga por compensación o alquiler bajo los RAD's 121 ó 135, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana;

2) Obtenga un certificado de explotación y aéreo; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que ordenan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

c) Todo solicitante de un certificado operando bajo este RAD y todo solicitante para especificaciones de operaciones autorizando un nuevo tipo de operación que esté sujeta a los RAD's 121.163 ó 135.145, deberá conducir operaciones de prueba como sea autorizado por la DGAC, durante el proceso de aplicación de autoridad para conducir operaciones bajo los RAD's 121 ó 135 que debería aplicar si el solicitante fuere completamente certificado. La DGAC emitirá una carta de autorización a cada persona declarando varias autoridades bajo los cuales los exámenes de prueba deberán ser conducidos.

119.35 Solicitud ó renovación del certificado.

a) Una persona que solicite a la autoridad correspondiente un certificado de explotador para operar bajo este Reglamento (el solicitante) debe someter una solicitud:

1) En un formulario y manera descrita por la autoridad correspondiente; y

2) Conteniendo cualquier información que la autoridad correspondiente requiera del solicitante.

b) Todo solicitante debe someter la solicitud a la D.G.A.C. por lo menos noventa (90) días antes de la fecha de intención del inicio de las operaciones.

c) Todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación para el propósito de conducir operaciones de transporte público bajo los RAD's 121 ó 135, debe someter una solicitud en forma y manera señalada por la Dirección General de Aeronáutica Civil que especifique el área en el cual el solicitante se propone establecer o ha establecido su base principal de operaciones.

d) Toda solicitud sometida bajo el párrafo (c) de esta sección, debe contener una declaración firmada demostrando lo siguiente:

1) Para solicitantes corporativos:

i) El nombre y dirección de cada accionista que posee el 5% o más del total de las acciones con derecho a voto de la corporación, y si ese accionista no es el propietario beneficioso exclusivo de la acción, el nombre y dirección de cada propietario beneficioso. Un individuo está considerado a poseer la acción apropiada, directa o indirectamente por o para su esposo o esposa, hijos, nietos (as) o padres.

ii) El nombre y dirección de cada director, cada funcionario y cada persona que sea empleado o que será empleada en una posición

administrativa descrita en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

iii) El nombre y dirección de toda persona que controla o está controlada directamente o indirectamente por el solicitante y toda persona bajo control directo ó indirecto con el solicitante.

2) Para solicitantes no-corporativos:

i) El nombre y dirección de cada persona que tenga un interés financiero en eso; el solicitante no.corporativo y la naturaleza y extensión de ese interés.

ii) El nombre y dirección de toda persona empleada o que será empleada en una posición administrativa señalada en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

e) En adición, todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación bajo el párrafo (c) de esta sección, debe someter con su solicitud una declaración firmada demostrando lo siguiente:

La información financiera listada en el párrafo (h) de esta sección; y

1) La naturaleza y alcance (envergadura) de una operación pretendida, incluyendo el nombre y dirección de cada persona, si existe alguna con quien el solicitante tenga un contrato para proveer servicios como un operador comercial y el alcance, naturaleza, fecha y duración de cada uno de los contratos.

f) Todo solicitante para, o titular de un certificado emitido bajo el párrafo © de esta sección, debe notificar al Director dentro de los diez (10) días siguientes-

1) Un cambio en cualesquiera de las personas o los nombres y direcciones de alguna de las personas sometidas al Director bajo el párrafo (d) (1) ó (d) (2) de esta sección: o

2) Un cambio en la información financiera sometida al Director bajo el párrafo (g) de esta sección que ocurre mientras la solicitud para la emisión está pendiente ante la D.G.A.C. y que podría hacer la situación financiera del solicitante sustancialmente menos favorable que la originalmente reportada.

g) Todo solicitante en procura de la emisión original ó renovación de un certificado de explotación bajo el párrafo (c) de esta sección debe someter la siguiente información financiera:

1) Una hoja de balance que muestra bienes (activos), pasivos y valor neto, a partir de una fecha no mayor de los sesenta (60) días antes de la fecha de la solicitud.

2) Una lista detallada del conjunto de compromisos con más de sesenta (60) días vencidos en la fecha de la hoja de balance, si existe, señalando el nombre y dirección de cada acreedor, una descripción del compromiso y el monto, y la fecha de vencimiento del compromiso.

3) Una lista detallada de reclamos en litigación, si existen, contra el solicitante a partir de la fecha de la solicitud señalando el nombre y dirección de cada reclamante y una descripción y la cantidad del reclamo.

4) Una proyección detallada de la operación propuesta cubriendo seis (6) meses completos después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo:

   i) La cantidad y fuente estimada de ingresos tanto operacionales como no operacionales, incluyendo la identificación de sus contratos, generadores de entradas existentes y anticipadas, e ingresos estimados por milla u hora de operación por tipo de aeronave;

   ii) La cantidad estimada de gastos operacionales por gastos de clasificación objetiva; y

   iii) Estimada ganancia neta o pérdida durante el período.

5) Un estimado del dinero en efectivo que se necesitará para las operaciones propuestas durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo:

   i) La adquisición de propiedad y equipo (explique);

   ii) Retiro de deuda (explique)

   iii) Capital adicional para trabajo (explique)

   iv) Pérdidas operacionales que no sean depreciación y amortización (explique); y

   v) Otros (explique)

6) Un estimado del efectivo que estará disponible durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, de:

i) Venta de propiedad o equipo de vuelo (explique)

ii) Nueva deuda

iii) Nueva inversión (explique)

iv) Reducción del capital de trabajo (explique)

v) Operaciones (ganancias) (explique)

vi) Depreciación y amortización (explique); y

vii) Otros (explique);

7) Un programa de cobertura de seguro en efecto sobre la fecha de la hoja de balance señalando las compañías de seguro; números de póliza, tipos, cantidades y período de cobertura; y condiciones especiales, exclusiones y limitaciones.

8) Cualquier otra información financiera que el Director requiera, que le permita determinar que el solicitante tiene suficientes recursos financieros para conducir sus operaciones con el grado de seguridad requerido en el interés público.

h) Toda declaración financiera que contenga información financiera requerida por el párrafo (g) de esta sección, debe estar basada sobre cuentas preparadas y mantenidas sobre una base de acumulación de fondos de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados sobre una base consistente, y debe contener el nombre y dirección de la firma de contadores públicos del solicitante, si existe. La información sometida debe estar firmada por un funcionario, propietario, socio del solicitante o titular del certificado.

119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo

El certificado de explotador aéreo incluye:

a) El nombre del titular del certificado;

b) La localización de la base principal de operaciones del titular;

c) El número del certificado;

d) La fecha de expedición y periodo de validez

e) Descripción de los tipos de operaciones autorizadas

f) Tipos de aeronaves cuyo uso, esta autorizado; y

j) Zonas de operación o rutas autorizadas.

119.39 Emisión o negación de un certificado

a) A un solicitante puede expedírsele un certificado de explotador de servicio aéreo después de una investigación, si la autoridad correspondiente encuentra que el solicitante:

1) Reúne los requisitos aplicables a este RAD;

2) Posee la capacidad económica aplicable al tipo de operaciones a ser conducidas.

3) Está adecuada y propiamente equipada de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y está apta para conducir una operación segura bajo las disposiciones apropiadas de los RAD's 121 ó 135 y especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD.

b) Una solicitud para un certificado puede ser denegada si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que:

1) El solicitante no está adecuadamente equipado o no está apto para conducir operaciones seguras bajo este Reglamento;

2) El solicitante tuvo anteriormente un certificado de explotación, el cual le fue revocado;

3) El solicitante intenta u ocupa una posición gerencial clave descrita en las secciones 119.65 (a) ó 119.69 (a), (la que sea aplicable), con un individuo que contribuyó materialmente a las circunstancias que causaron la revocación o que causó el proceso de revocación.

4) Un individuo que tendrá o tiene control sustancial de propiedad con el solicitante, tiene el mismo o similar control o interés en un titular de certificado, a quien le fue revocado el certificado o esta en proceso de ser revocado y ese individuo contribuyó materialmente a las circunstancias que causará la revocación o que causo el proceso de revocación.

119.41 Enmiendas de un certificado

a) La autoridad de aviación civil puede enmendar cualquier certificado emitido bajo este RAD sí:

1) La autoridad de aviación civil determina bajo la ley aeronáutica y este Reglamento, que la seguridad en comercio aéreo y el interés público requiere la enmienda; o

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la Autoridad de Aviación Civil determina que la seguridad en comercio aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Cuando la Autoridad de Aviación Civil propone emitir una orden enmendando, suspendiendo o revocando todo o parte de un certificado, el procedimiento a seguir será el establecido en el artículo 161 de la ley 505.

c) Cuando el titular solicita una enmienda de certificado, es el procedimiento el siguiente:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar su certificado con la Autoridad de Aviación Civil al menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto, a menos que la Autoridad de Aviación Civil apruebe hacerla dentro de un periodo más corto, y

2) La solicitud deber ser sometida a la Autoridad de Aviación Civil, de la forma y manera ordenada por la Autoridad de Aviación Civil.

d) Cuando un titular de certificado busca la reconsideración de una decisión de la Autoridad de Aviación Civil concerniente a las enmiendas de un certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La petición para reconsideración debe ser hecha dentro de treinta (30) días después que el titular de certificado reciba la información del rechazo; y

2) El titular de certificado debe hacer petición para reconsideración a la Autoridad de Aviación Civil.

119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones.

a) Todo titular de certificado debe mantener un juego completo y separado de sus especificaciones de operaciones en su base principal de operaciones.

b) Todo titular de certificado deberá introducir extractos pertinentes de sus especificaciones de operaciones o referencias de esas en su manual y deberá:

1) Identificar claramente cada uno de los extractos como una parte de sus especificaciones de operaciones;

2) Declarar que el cumplimiento con cada requisito de las especificaciones de operaciones es obligatorio.

c) Todo titular de certificado deberá mantener informado a todos sus empleados y personal en general usados en sus operaciones de las provisiones de sus especificaciones de operaciones que aplican a las obligaciones y funciones de esos empleados y personal en general.

119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.

a) Todo titular de certificado debe mantener una base principal de operaciones. Todo titular de certificado puede también establecer una base mayor de operaciones y una base principal de mantenimiento, la cual puede esta localizada en el mismo lugar de la base principal de operaciones o en localizaciones separadas.

b) Por lo menos con treinta (30) días antes de intentar un cambio de dirección en su base mayor de operaciones o su base mayor de mantenimiento, un titular de certificado debe proveer notificación escrita a la Autoridad de Aviación Civil.

119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones

a) Todo titular de certificado conduciendo operaciones domésticas, internacionales o complementarias (commuter) debe obtener especificaciones de operaciones que contengan lo siguiente:

1) El lugar específico de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como el punto principal de contacto para correspondencia entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y la dirección postal del agente para servicio del titular;

2) Otros nombres bajo los cuales el titular de certificado pueda operar.

3) Capacidad económica requerida por la DGAC.

4) Tipo de aeronave, matrículas y números de serie de cada aeronave autorizada para uso, cada aeropuerto regular o alterno al ser usado en operaciones programadas y excepto para operaciones complementarias (commuter), cada aeropuerto de reabastecimiento de combustible:

i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (a) (4) de esta sección, en sus especificaciones de operaciones por medio el listado general de sus artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando una aeronave o aeropuerto no listado en sus especificaciones de operaciones.

5) Clases de operaciones autorizadas;

6) Autorización y limitaciones para rutas y áreas de operación.

7) Limitaciones de aeropuerto;

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos de fuselaje, motores, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia;

9) Autorización para el método de controlar peso y balance del avión;

10) Requisitos de intercambio de equipos en interlíneas. Si es pertinente;

11) Información sobre arrendamiento húmedo de aeronave, requerido por la sección 119.53 (c) de este RAD;

12) Cualquier desviación y exclusión autorizada concedida de cualquier requisito de este Reglamento; y

13) Cualquier otro requisito que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

b) Todo titular de certificado conduciendo operaciones no regular debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo todo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular y, si es diferente, la dirección que deberá servir como punto primario de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, y el nombre y dirección postal del agente de servicio del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado pueda operar;

3) Referencia a la autoridad económica expedida por la Autoridad de Aviación Civil, si es requerida;

4) Tipo de avión, marcas de registración y número de serie de cada avión autorizado para su uso:

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil, con respecto a forma y contenido, el titular de certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (b) (4) de esta sección en sus especificaciones de operaciones, por mantener un listado general de esos artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones;

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave que no esté en el listado.

5) Tipos de operaciones autorizadas;

6) Autorización y limitaciones para rutas y áreas de operaciones;

7) Autorizaciones y limitaciones para aeropuertos especiales;

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones, chequeos de turbinas, motores, hélices, accesorios y equipos de emergencia;

9) Autorización para el método de control de peso y balance de la aeronave;

10) Información de arrendamiento húmedo de aeronaves requeridas por este RAD 119.53 (c);

11) Cualquier autorización o requerimiento para conducir operaciones adicionales como está previsto en la sección 119.21 (a) (3);

12) Cualquier desviación ó exclusión autorizada de cualquier requerimiento de este RAD;

13) Cualquier otro artículo que la Autoridad de Aviación Civil determine si es necesario.

c) Todo titular de certificado conduciendo operaciones en demanda debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como punto principal de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y dirección postal del agente para servicios del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado puede operar;

3) Referencia a la capacidad económica requerida por la Autoridad de Aviación Civil;

4) Tipo y área de operaciones autorizadas;

5) Categoría y clase de aviones que pueden ser usados en esas operaciones;

6) Tipo de avión, matricula y número de serie de toda aeronave que este sujeta a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por el RAD 135.411 (a) (2):

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular del certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (c) (6) de esta sección en las especificaciones de operaciones del titular por mantener un listado general de esos artículos y por referencia la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave no listada.

7) Matricula de toda aeronave que esté para ser inspeccionada bajo un programa aprobado de inspección de aeronave bajo el RAD 135.419.

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos para fuselaje, motor, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia de aeronaves que están sujetas a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por el RAD 135.411 (a) (2).

9) Artículos adicionales de mantenimiento requeridos por la Autoridad de Aviación Civil bajo el 135.421 de este Reglamento.

10) Informe de arrendamiento de avión con tripulación requerido por el RAD 119.53 (c).

11) Cualquier desviación o excepción autorizada de requisito de este Reglamento.

12) Cualquier otro dato que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones

a) La DGAC puede enmendar cualquiera de las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD sí:

1) La DGAC determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público requieren la enmienda; y

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la DGAC determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Excepto como está estipulado en el párrafo (e) de esta sección, cuando la DGAC inicia una enmienda a las especificaciones de operaciones de un titular de certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La DGAC notifica al titular por escrito de la enmienda propuesta,

2) La DGAC fija un período razonable (pero no menos de siete (7) días) dentro de los cuales el titular debe someter información escrita, datos y argumentos sobre la enmienda.

3) Después de considerar todo el material presentado, la DGAC notifica al titular de:

i) La adopción de la enmienda propuesta;

ii) La adopción parcial de la enmienda propuesta; o

iii) El retiro de la enmienda propuesta.

4) Si la DGAC emite una enmienda a las especificaciones de operaciones, la misma será efectiva no antes de treinta (30) días después que el titular reciba la información a menos que:

i) La DGAC encuentra que bajo el párrafo (e) de esta sección hay una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad que existe en transporte aéreo; o

ii) La petición del titular para reconsideración de la enmienda bajo el párrafo (d) de esta sección.

c) Cuando el titular del certificado solicita una enmienda a sus especificaciones de operaciones, el siguiente proceso aplica:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar sus especificaciones de operaciones:

i) Por lo menos noventa (90) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda a entrar en efecto, a menos que un tiempo más corto sea aprobado en casos de fusiones, adquisiciones de derechos operacionales de aerolíneas que requieran una evaluación adicional de seguridad (ejemplo prueba de eficiencia), cambios en el tipo de operación como lo define la sección 119.3, continuación de operaciones luego de una suspensión como resultado de la quiebra o la introducción inicial de una aeronave no antes aprobada en operaciones de explotador comercial.

ii) Por lo menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto en todos los otros casos.

2) La solicitud debe ser sometida a la DGAC de forma y manera que esta lo requiera.

3) Después de considerar todo el material presentado, la DGAC notifica al solicitante de:

i) La adopción de lo aplicado para enmienda;

ii) La adopción parcial de lo aplicado para enmienda; o

iii) La negación de lo aplicado para enmienda. El titular del Certificado puede pedir una reconsideración de la negación bajo el párrafo (d) de esta sección.

4) Si la Autoridad de Aviación Civil aprueba la enmienda, siguiendo la coordinación con el titular de certificado respecto a su implementación, la enmienda es efectiva en la fecha que la DGAC apruebe esta.

d) Cuando el titular del certificado busca la reconsideración de una decisión de la DGAC concerniente a la enmienda de especificaciones de operaciones, el siguiente procedimiento aplica:

1) El titular de certificado puede pedir una reconsideración de esta decisión dentro de los treinta (30) días de la fecha en que reciba la comunicación de negación de la enmienda a sus especificaciones de operaciones, o de la fecha que el reciba la comunicación de un inicio de enmienda de la Autoridad de Aviación Civil que aplica a sus especificaciones de operaciones.

2) El titular de certificado debe dirigir su petición a la Autoridad de Aviación Civil para su consideración.

3) Una petición para reconsideración si es llenada dentro del período de treinta (30) días, suspende la efectividad de cualquier enmienda emitida por la DGAC, a menos que la misma haya determinado bajo el párrafo (e) de esta sección, que existe una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo.

4) Si una petición para reconsideración no es llenada dentro de los treinta días, el procedimiento del párrafo (c) de esta sección aplica.

e) Si la DGAC encuentra que existe una emergencia que requiera acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo, que hace el procedimiento fijado en esta sección impracticable o contrario al interés público:

1) La DGAC enmienda las especificaciones de operaciones y hace la enmienda efectiva el día que el titular recibe notificación.

2) En la notificación al titular de certificado, la DGAC expone las razones a que en su opinión existe una emergencia que requiere acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo o que hace esta impracticable o contrario al interés público para aplazar la efectividad de la enmienda.

119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (Wet Lease) y otros arreglos para transportación aérea.

a) A menos que sea autorizado de otro modo por la autoridad de aviación civil, previo a conducir operaciones que envuelvan contratos de arrendamiento con tripulación (wet lease), cada titular de certificado bajo este RAD, autorizado para conducir operaciones de transporte público deberá proveer a la DGAC de una copia del contrato de arrendamiento (wet lease) a ser ejecutado que lo autoriza a arrendar el avión

a cualquier otra persona comprometida en operaciones de transporte público, incluyendo aerotransportistas extranjeros o cualquier otro extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana.

b) Ningún titular del certificado operando bajo este RAD puede arrendar en (wet lease) de un aerotransportista extranjero no autorizado para realizar operaciones de transporte público.

c) Al recibo de una copia de un contrato de arrendamiento con tripulación (wet lease), la DGAC determina cual persona del acuerdo tiene el control operacional del avión y emite enmiendas a las especificaciones de operaciones de cada persona del acuerdo como sea necesario. El arrendatario debe proveer la siguiente información para ser incorporada dentro de las especificaciones de operaciones de ambas personas, como es necesario:

1) Los nombres de las personas envueltas en el contrato y la duración del mismo.

2) La nacionalidad y matriculas de cada aeronave envuelta en el acuerdo.

3) El tipo de operación (Internacional, No Regular).

4) Los aeropuertos o áreas de operaciones.

5) Una declaración especificando la persona considerada para tener control operacional y las horas, aeropuertos o áreas bajo las cuales tal control operacional es ejercido.

d) Al hacer la determinación del párrafo (c) de esta sección, la DGAC considerará lo siguiente:

1) Tripulación y entrenamientos.

2) Aeronavegabilidad y cumplimiento de mantenimiento.

3) Despacho.

4) Dar servicios a la aeronave.

5) Programación

6) Cualquier otro dato que la DGAC considere pertinente.

e) Otros arreglos para transporte aéreo: Excepto como está previsto en el párrafo (f) de esta sección, un titular de certificado operando bajo los RAD´s 121 y 135, no puede conducir ninguna operación para otro titular de certificado operando bajo este

RAD o un aerotransportista extranjero operando bajo el RAD 129, o un extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana, a menos que éste posea la capacidad económica requerida para autoridad competente, y si es autorizada bajo sus especificaciones de operaciones para conducir el mismo tipo de operaciones como es definido en la sección 119.3.

f) Un titular de certificado puede bajo este RAD, si está autorizado por la DGAC en el caso de operaciones domésticas, complementarias (commuter) e internacionales o la DGAC en el caso de operaciones de transporte público local, conducir uno o más vuelos para pasajeros que estén varados por la cancelación de sus vuelos programados. Estos vuelos deben ser conducidos bajo los RAD´s 121 ó 135, aplicable a operaciones en demanda.

119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.

a) En condiciones de emergencia la DGAC puede autorizar desviaciones, sí:

1) Esas operaciones necesitan la transportación de personas o abastecimientos para la protección de vidas o propiedades; y

2) La DGAC encuentra que esa desviación es necesaria para la conducción de las operaciones.

b) Cuando la DGAC autoriza desviaciones para operaciones bajo condiciones de emergencia:

1) La DGAC emitirá una enmienda apropiada a las especificaciones de operaciones del titular de certificado; o

2) Si la naturaleza de la emergencia no permite puntualmente la enmienda de las especificaciones de operaciones:

i) La DGAC puede autorizar una desviación oralmente; y

ii) El titular de certificado deberá proveer la documentación que describan la naturaleza de la emergencia a la oficina de la DGAC, dentro de las veinticuatro (24) horas después de completar la operación.

119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.

a) En cualquier momento y lugar el director puede conducir una inspección o prueba para determinar si un titular de certificado bajo este RAD está cumpliendo con el Reglamento aplicable, el certificado y con las especificaciones de operaciones del titular de certificado.

b) El titular de certificado debe:

1) Tener disponible para la DGAC en la base principal de operaciones:

i) El certificado de explotación y las especificaciones de operaciones del titular; y

ii) Un listado actual que incluirá la ubicación y personas responsables de cada registro (record), documento y reporte requerido para ser mantenido por el titular del certificado.

2) Permitir al director hacer cualquier prueba e inspección para determinar el cumplimiento relativo a cualquier asunto indicado en el párrafo (a) de esta sección.

c) Todo empleado o persona utilizado por el titular que sea responsable de llevar su registro (record) debe tener los mismos asequibles a la DGAC.

d) La autoridad de aviación civil puede determinar la capacidad continua de un titular de certificado para mantener ese certificado y/o especificaciones de operaciones en cualquiera de los asuntos listados en el párrafo (a) de esta sección o cualesquiera otros apropiados.

e) El incumplimiento de un titular de certificado en tener disponible para la Autoridad de Aviación Civil cualquier registro (record) mediante documento o reporte es base para la suspensión de todo o parte del certificado del titular y las especificaciones de operaciones.

119.61 Duración y devuelta del certificado y las especificaciones de operaciones

a) *Certificado.* La duración de un certificado de explotación, emitido por la Junta de Aeronáutica Civil, es efectiva hasta:

1) La fecha establecida en el mismo certificado.

2) Que la Junta de Aeronáutica Civil tenga que suspender, revocar o cancelar un certificado de explotación por cualquier violación a este reglamento o a la legislación aeronáutica vigente.

3) Que el certificado otorgado por la Junta de Aeronáutica Civil bajo los requisitos de esta sección es devuelto, suspendido, revocado o si el titular no inicia sus operaciones en el período de 6 meses a partir de la emisión del certificado.

b) *Especificaciones de Operaciones.* Las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD, RAD 121 ó RAD 135 son efectivas a menos que:

1) La DGAC la suspenda, revoque o de otra manera terminen el certificado;

2) Las especificaciones de operaciones son enmendadas como está estipulado en la sección 119.51 de este RAD;

3) El titular de certificado no conduce un tipo de operación por más del tiempo especificado en el RAD 119.63 e incumple seguir los procedimientos de el RAD 119.63 hasta resumir este tipo de operación; o

4) El Director suspende o revoca las especificaciones de operaciones para un tipo de operación.

c) Dentro de un plazo de treinta (30) días después que un titular de certificado termina sus operaciones conducidas bajo el RAD 121 ó RAD 135, el certificado de explotación y las especificaciones de operaciones deben ser devueltos por el titular a la DGAC.

119.63 Operación reciente

a) Excepto como está estipulado en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado puede conducir un tipo de operación para el cual tiene autoridad en sus especificaciones de operaciones, a menos que este titular haya conducido este tipo de operación dentro del precedente número consecutivo de días del calendario específico en este párrafo:

1) Para operaciones domésticas, internacionales ó complementarias (commuter), treinta (30) días;

2) Para operaciones no regulares noventa (90) días, excepto que si ese titular tiene autorización para conducir operaciones domésticas, internacionales o complementarias (commuter) y haya conducido estas últimas dentro de los treinta (30) días anteriores este párrafo no aplica.

b) Si un titular de certificado no conduce un tipo de operación para el cual está autorizado en sus especificaciones de operaciones dentro del número de días calendario especificados en el párrafo (a) de esta sección, este no deberá conducir tal tipo de operación, a menos que:

1) Este avise a la DGAC por lo menos cinco (5) días consecutivos calendario antes de la reanudación de ese tipo de operaciones; y

2) Este asequible y disponible durante el período de cinco (5) días consecutivos calendario, en la eventualidad de que la Autoridad de Aviación Civil decida conducir una inspección y reexaminación completa para determinar si ese titular permanece adecuada y propiamente equipado y apto para conducir una operación segura.

119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121.

a) Cada el titular de certificado debe tener suficiente personal administrativo calificado y personal técnico, para garantizar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular debe tener personal calificado sirviendo a tiempo completo en las siguientes posiciones ó sus equivalentes:

1) Director de Seguridad;

2) Director de Operaciones;

3) Jefe de Pilotos;

4) Director de Mantenimiento; y

5) Jefe de Inspectores

b) La DGAC puede aprobar posiciones o números de posiciones que no sean las listadas en el párrafo (a) de esta sección para una operación particular, si el titular demuestra que él puede llevar a cabo la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de categorías diferentes ó menos personal administrativo debido a:

1) El tipo de operación envuelta;

2) Número y tipo de aviones usados; y

3) El área de operaciones.

c) El titulo de las posiciones requerido bajo el párrafo (a) de esta sección, o el titulo y número de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (b) de esta sección, deberán ser expuestos en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección o cualquier otro en una posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operación deben:

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para la extensión de sus responsabilidades, tener un entendimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado-

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

iii) Las especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo: RAD´s 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 121);

v) El manual requerido por el RAD 121.133; y

3) Delegar sus obligaciones para reunir los requisitos legales y para mantener operaciones seguras.

e) Todo titular de certificado debe:

1) Establecer en la política general de funciones en el manual requerido en el RAD 121.33, las funciones, responsabilidad y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) de esta sección;

2) Un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas en esas posiciones; y

3) Notificar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de diez (10) días, de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121.

a) Para servir como director de operaciones bajo la sección 119.65 (a), una persona debe-

1) Tener una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA);

2) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años, en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre las operaciones conducidas con aviones grandes bajo los RAD´s 121 ó 135, o si el titular de certificado

usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en aviones grandes o pequeños; y

3) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones:

i) Por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135. Si el titular de certificado usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

ii) En el caso de una persona con previa experiencia como Director de Operaciones, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135, si el titular opera con aviones grandes. Si el titular usa solamente aviones pequeños, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

b) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.65 (a), la persona debe tener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, con la clasificación para al menos uno de los aviones usados para la operación del titular; y

1) En el caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD's 121 ó 135. Si el titular del certificado opera aviones grandes. Si el titular del certificado solamente usa aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en sus aviones pequeños o grandes.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RAD´s 121 ó 135. Si el titular de certificado opera aviones grandes. Si el titular usa solo aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones.

c) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.65 (a), una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación tipo I;

2) Tener al menos un año de experiencia en una posición como responsable de retornar aviones a servicios;

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora bajo cualquiera de los párrafos (c)(4) (i) o (c)(4) (ii) de esta sección, manteniendo la misma clase y categoría de aviones, como los usados por el titular del certificado; y

4) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia en los pasados seis (6) años en una o combinación de lo siguiente-

i) Dándole el servicio de mantenimiento a aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros, incluyendo el tiempo ejerciendo como Director de Mantenimiento, experiencia en dar servicio de mantenimiento a la misma clase y categoría de los aviones usados por el titular del certificado; o

ii) Reparando aviones en un taller certificado de reparación de aviones que esté clasificado para dar mantenimiento a aviones de la misma clase y categoría de las usadas por el titular del certificado.

d) Para servir como inspector jefe bajo la sección 119.65 (a) una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación (TMA) tipo I y haber tenido estas clasificaciones por lo menos tres (3) años;

2) Tener al menos tres (3) años de experiencia en mantenimiento en los diferentes tipos de aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros con un explotador o un taller de reparación certificado, un (1) año de los cuales debe haber sido como inspector de mantenimiento; y

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora, manteniendo la misma clase y categoría de las aeronaves usadas por el titular del certificado.

e) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúna la experiencia de aviación apropiada, dirigencial o supervisora requerida por esta sección, si la DGAC, encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y los procedimientos publicados en el manual del titular del certificado. Condiciones de desviaciones bajo este párrafo pueden ser otorgadas después de la consideración del tamaño y el alcance de la operación, y las clasificaciones del personal pretendido. La DGAC puede en cualquier momento terminar cualquier concesión de autorización de desviación expedida bajo este párrafo.

119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

a) Todo titular de certificado debe tener suficiente personal calificado, técnico y dirigencial, para garantizar la seguridad de sus operaciones. Excepto para un titular usando un solo piloto en sus operaciones, el titular debe tener personal calificado sirviendo en las siguientes posiciones o sus equivalentes:

1) Director de Operaciones;

2) Jefe de Piloto;

3) Director de Mantenimiento;

b) La DGAC, puede aprobar posiciones o números de posiciones distintas de las listadas en el párrafo (a) de esta sección, para una operación en particular, si el titular demuestra que puede desempeñar la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de algunas de las diferentes categorías de dirección de personal debido a:

1) El tipo de operaciones envueltas;

2) El número y tipo de aeronave usada; y

3) El área de operaciones

c) El titulo de las posiciones requeridas bajo el párrafo (a) de esta sección o el titulo y número de posiciones requeridas bajo el párrafo (b) de esta sección deberá ser expuesto en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección y cualquier otra posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operaciones deben:

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para cumplir su responsabilidad, tener un conocimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado:

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD)

iii) Especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 135 de este reglamento); y

v) El manual requerido por el 135.21 de este Reglamento;

3) Delegar sus deberes para reunir los requisitos legales aplicables y para mantener las operaciones seguras.

e) Todo titular del certificado debe:

1) Establecer la política general en el manual requerido por la sección 135.21, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido o aprobado bajo el párrafo (a) o (b) respectivamente de esta sección; a

2) Hacer un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas a esas posiciones; y

3) Notificar a la DGAC dentro de los diez (10), de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135.

a) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado conduciendo operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición que haya ejercido control operacional sobre operaciones conducidas bajo los RAD´s 121 ó 135;

2) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

b) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto comercial, una persona debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial con la habilitación de instrumento y:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación conducida bajo el RAD 121 ó 135; o

2) En caso de una persona iniciando como Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando en una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

c) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a), para un titular de certificado conduciendo cualquier operación para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe tener una licencia de transporte de línea aérea (TLA) con las habilitaciones apropiadas y ser calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una de las aeronaves usadas por el titular del certificado en sus operaciones; y

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener al menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RAD´s 121 ó 135.

d) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere tener una licencia de piloto comercial, esa persona debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial con una habilitación de instrumento y estar calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una aeronave usada por el titular del certificado y:

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs121 ó 135.

2) En caso de una persona con previa experiencia como jefe de piloto, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135.

e) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.69 (a), una persona debe poseer una licencia de técnico de mantenimiento de aeronave (TMA), y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, en mantenimiento de aeronaves como mecánico certificado, incluyendo al momento del nombramiento experiencia como Director de Mantenimiento, experiencia en dar mantenimiento a la misma categoría y clase de aeronaves como las usadas por el titular de certificado; o

2) Tener tres (3) años de experiencia en los pasados tres (3) años reparando aeronaves en un taller de reparación de estructura certificado, incluyendo un (1) año con capacidad de aprobar el retorno de aeronaves al servicio.

f) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúne los requisitos de experiencia en aviación dirigencial o requisito de experiencia supervisora de esta sección si la D.G.A.C. encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable, y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento y los procedimientos expuestos en el manual del titular del certificado. La concesión de desviación bajo este párrafo puede ser otorgada después de la consideración del tamaño y ámbito de la operación y las calificaciones del personal pretendido. La DGAC puede en cualquier momento terminar cualquier autorización o concesión de desviación expedida bajo este párrafo.

RAD 121

- REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES DOMESTICAS, INTERNACIONALES Y ADICIONALES

INDICE

Sección "A" - Generalidades

121.1	Aplicabilidad.
121.2	Programa de cumplimiento para explotadores en transición al RAD 121, y nuevos explotadores.
121.4	Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.
121.11	Reglas aplicables a operación en un país extranjero.
121.15	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Sección "B" - Reservado

Sección "C" - Reservado

Sección "D" - Reservado

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91	Aplicabilidad.
121.93	Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.
121.95	Amplitud de la ruta.
121.97	Datos requeridos sobre aeropuertos
121.99	Medios de comunicación.
121.101	Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.
121.103	Facilidades de navegación en ruta.
121.105	Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.107	Centro de despacho.

Sección "F" - Aprobación de Areas y Rutas para Operaciones Adicionales

121.111	Aplicabilidad.
121.113	Requisitos en ruta y área. Generalidades.
121.115	Amplitud de las rutas.
121.117	Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.
121.119	Facilidades de información meteorológica.
121.121	Facilidades de navegación en ruta.
121.123	Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.125	Sistema de seguimiento de los vuelos.
121.127	Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131	Aplicabilidad.

121.133 Preparación.
121.135 Contenido.
121.137 Distribución y disponibilidad.
121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores aéreos Adicionales.
121.141 Manual de vuelo del avión.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.
121.153 Requisitos generales de la aeronave.
121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.
121.159 Prohibición de aviones monomotor.
121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.
121.163 Prueba demostrativa con el avión

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.
121.173 Generalidades.
121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.
121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.
121.179 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con todos los motores operando.
121.181 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
121.183 Aeronaves de categoría de transporte bajo RAD 25 con cuatro o más motores: Impulsadas por motores recíprocos: Limitaciones en rutas: Dos motores inoperativos.
121.185 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto de destino.
121.187 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto alterno.
121.189 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.
121.191 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
121.193 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Dos motores inoperativos.
121.195 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
121.197 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son considerados de categoría de transporte.
121.201 Limitaciones de ruta para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Con un motor inoperativo.
121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto de destino.
121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto alterno.
121.207 Aviones de transporte con certificado provisional: Limitaciones de operación.

Sección "J" - Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad

121.211 Aplicabilidad.
121.213 Requisitos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.
121.215 Interiores de cabina.
121.217 Puertas internas.
121.219 Ventilación.
121.221 Protección contra incendio.
121.223 Prueba de cumplimiento con 121.221.
121.225 Fluido deshelador de hélice.
121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada (cross-feed).
121.229 Ubicación de los tanques de combustible.
121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.
121.233 Líneas y conexiones de combustible ubicados en zonas con probabilidad de fuego.
121.235 Válvulas de combustible.
121.237 Líneas y conexiones de aceite ubicadas en zonas con probabilidad de fuego.
121.239 Válvulas de aceite.
121.241 Drenajes del sistema de aceite.
121.243 Líneas de ventilación de los motores.
121.245 Pared contrafuego (fire-wall).
121.247 Construcción de la pared contrafuego.
121.249 Cubierta del motor (cowling).
121.251 Tabique en la sección de accesorios del motor.
121.253 Protección del motor contra el fuego.
121.255 Fluidos inflamables.
121.257 Medios de corte del suministro.
121.259 Líneas y conexiones.
121.261 Líneas de ventilación y drenaje.
121.263 Sistemas extintores de fuego.
121.265 Agentes extintores de fuego.
121.267 Alivio de presión de las botellas de agentes extintores fijos.
121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran las botellas de agentes extintores.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendios.
121.273 Sistemas detectores de fuego.
121.275 Detectores de fuego.
121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
121.279 Control de la rotación del motor.
121.281 Independencia del sistema de combustible.
121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.
121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga.
121.289 Tren de aterrizaje: Dispositivo de aviso auditivo.
121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.
121.293 Requisito especial de aeronavegabilidad para aviones de categoría no transporte.

Sección "K" - Requisitos de Equipos e Instrumentos

121.301 Aplicabilidad.
121.303 Equipos e instrumentos del avión.
121.305 Equipos de navegación y vuelo.
121.307 Instrumentos de motor.
121.308 Protección de fuego en lavatorio.
121.309 Equipo de emergencia.
121.310 Equipo de emergencia adicional.
121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.
121.312 Materiales para interiores de compartimientos.
121.313 Equipo misceláneos.
121.314 Compartimiento de carga y equipaje.
121.315 Procedimientos de verificaciones de cabina de mando.
121.316 Tanques de combustible.
121.317 Información a los pasajeros.
121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.
121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.
121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.
121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techo de nubes.
121.327 Oxígeno suplementario: Aviones impulsados con motores recíprocos.
121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia, aviones impulsados por motores de turbina.
121.331 Requisitos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones impulsados por motores recíprocos.
121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones turborreactores con cabina presurizada.
121.335 Equipo estándar.
121.337 Equipo de protección para respiración. (PBE).
121.339 Equipo de emergencia para operaciones extendidas sobre agua.
121.340 Medios de flotación de emergencia.
121.341 Equipo para operaciones en condiciones de formación de hielo.

121.342 Sistema de indicación de calefacción de tubo pitot.
121.343 Registradores de vuelo.
121.344 Registrador de vuelo: Avión con una configuración de 10-30 asientos de pasajeros y una capacidad de carga de 7,500 libras o menos.
121.345 Equipo de radio.
121.347 Equipo de radio para operaciones bajo condición de vuelo visual en rutas internas voladas por referencia visual (pilotaje).
121.349 Equipo de radio para operación en condición de vuelo visual en rutas no voladas por pilotajes con referencia al terreno u operación por instrumentos.
121.351 Equipo de radio para operación extensa sobre agua y otras operaciones.
121.353 Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Todos los explotadores
121.355 Equipo para operaciones en las cuales se usen medios de navegación especializados.
121.356 Sistema de advertencia de colisión y de alerta de tráfico (TCAS).
121.357 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
121.358 Requisitos de equipos para sistema de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear).
121.359 Registrador de voces de cabina de vuelo.
121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS). Desviación de la pendiente de planeo.

Sección "L" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

121.361 Aplicabilidad.
121.363 Responsabilidad de la aeronavegabilidad.
121.365 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.369 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.
121.371 Personal de inspección requerido.
121.373 Análisis y vigilancia continua.
121.375 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.378 Requisitos de licencia.
121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.380 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.
121.380a Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Sección "M" - Requisitos para la Tripulación y Personal Técnico Aeronáutico

121.381	Aplicabilidad.
121.383	Personal técnico aeronáutico: Limitaciones del uso de sus servicios.
121.385	Composición de la tripulación de vuelo.
121.387	Ingeniero de vuelo.
121.389	Equipos especializados de navegación aérea.
121.391	Tripulantes de cabina.
121.393	Requisitos de tripulantes en parada intermedia de ruta, cuando los pasajeros permanecen a bordo.
121.395	Despachadores de aeronaves (EOV): Explotadores de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.397	Emergencias y tareas en una "evacuación de emergencia".

Sección "N" - Programa de Entrenamiento

121.400	Aplicabilidad y términos usados.
121.401	Programa de entrenamiento: Generalidades.
121.403	Programa de entrenamiento: Curriculum.
121.404	Tripulantes y despachadores, entrenamiento de manejo de recursos, (C.R.M.) (D.R.M.).
121.405	Programa de entrenamiento y su revisión: Aprobación inicial y final.
121.407	Programa de entrenamiento: Aprobación de simuladores de aviones y otros equipos de entrenamiento.
121.409	Cursos de entrenamiento: Usando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento.
121.411	Calificaciones para instructores o chequeadores en aviones o simuladores de vuelo.
121.413	Entrenamiento inicial y de transición para pilotos chequeadores e instructores de vuelo.
121.415	Requisitos de entrenamiento para tripulantes y despachadores.
121.417	Tripulantes: Entrenamiento de emergencia.
121.418	Diferencias de los entrenamientos: Tripulantes y despachadores.
121.419	Pilotos e ingenieros de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.
121.420	Navegante: Entrenamiento inicial y de transición.
121.421	Tripulante de Cabina: Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.422	Despachadores de Aeronaves (EOV): Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.424	Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.
121.425	Ingenieros de vuelo: Entrenamiento inicial y de transición.
121.427	Entrenamiento recurrente.
121.429	Drogas prohibidas.

Sección O - Calificación de la Tripulación

121.431 Aplicabilidad.
121.432 Generalidades.
121.433 Entrenamiento requerido.
121.433a Requisitos de entrenamiento: Manejo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.
121.434 Experiencia operacional.
121.435 Operación helicóptero: Explotadores aéreos regulares y Adicionales. Reservado
121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.
121.438 Limitaciones de operación de los pilotos: Requisitos del segundo al mando.
121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.
121.440 Chequeo de línea.
121.441 Chequeos de proficiencia.
121.443 Calificación piloto al mando: Rutas y aeropuertos.
121.445 Calificación de aeropuertos para piloto al mando: Areas especiales y aeropuertos.
121.453 Calificación de ingeniero de vuelo.
121.455 Uso de drogas prohibidas.
121.457 Comprobaciones sobre drogas prohibidas.
121.458 Uso o abuso del alcohol.
121.459 Prueba por el abuso del alcohol.

Sección "P" - Calificación del Despachador de Aeronaves y Limitaciones de Tiempo de Servicio. Explotadores Domésticos e Internacionales

121.461 Aplicabilidad.
121.463 Calificación de los despachadores de aeronaves.
121.465 Limitaciones de tiempo de servicio: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.467 Auxiliares de a bordo, limitaciones de tiempo de servicios, requisitos de descanso: Vuelos domésticos, internacionales y Adicionales.

Sección "Q" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso. Explotadores Aéreos Domésticos

121.470 Aplicabilidad.
121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los tripulantes de vuelo.

Sección "R" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos Internacionales

121.480 Aplicabilidad.

121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de uno o dos pilotos.
121.483 Limitaciones de tiempo de vuelo: Dos pilotos y un tripulante adicional.
121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tres o más pilotos y un tripulante adicional.
121.487 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos con servicio no asignado regularmente.
121.489 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales.
121.491 Limitación de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head).
121.493 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingeniero de vuelo.

Sección "S" - Limitaciones del Tiempo de Vuelo. Operaciones Adicionales

121.500 Aplicabilidad.
121.503 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos/Aviones.
121.505 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos: Aviones.
121.507 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres pilotos: Aviones.
121.509 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de cuatro pilotos: Aviones.
121.511 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingenieros de vuelo: Aviones.
121.513 Limitaciones de tiempo de vuelo: Internacional y de ultramar.
121.515 Limitaciones de tiempo de vuelo: Todos los tripulantes: Aviones.
121.517 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales: Aviones.
121.519 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head): Aviones.
121.521 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos y un tripulante adicional como sea requerido.
121.523 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres o más pilotos y tripulantes adicionales como sean requeridos.
121.525 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos que prestan servicios en más de una clase de tripulaciones de vuelo.

Sección "T" - Operaciones de Vuelo

121.531 Aplicabilidad.
121.533 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas domésticas.
121.535 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas internacionales.
121.537 Responsabilidad de control operacional: Explotadores aéreos Adicionales.
121.538 Seguridad de aviones.
121.539 Notificación de operaciones.
121.541 Itinerarios de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.542 Responsabilidades de los tripulantes de vuelo.
121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.
121.545 Manipulación de los controles de vuelo.
121.547 Admisión a la cabina de vuelo.
121.548 Credenciales de inspectores de operaciones de líneas aéreas: Admisión a la cabina de vuelo.

121.549 Equipo de vuelo de los tripulantes.
121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.553 Restricción o suspensión de operación: Explotadores aéreos Adicionales.
121.555 Cumplimiento con las rutas aprobadas y limitaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.557 Emergencias: Aerolíneas domesticas e internacionales.
121.559 Emergencias: Explotadores aéreos Adicionales.
121.561 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las facilidades de navegación y de tierra.
121.563 Reporte de irregularidades mecánicas.
121.565 Motor inoperativo: Reporte después de aterrizaje que no es el de destino.
121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.
121.569 Intercambio de equipos de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.570 Capacidad de evacuación del avión.
121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.
121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones extensas sobre agua.
121.574 Oxígeno de uso médico para los pasajeros.
121.575 Bebidas alcohólicas.
121.576 Retención de artículos u objetos en los compartimientos de pasajeros y la tripulación.
121.577 Almacenaje de comidas y bebidas durante el despegue y aterrizaje.
121.578 Concentración del ozono en la cabina.
121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.
121.581 Asiento delantero para el observador: Inspecciones en ruta.
121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.
121.585 Utilización y asignación de asiento en puertas de emergencias.
121.586 Autoridad para rehusar transportación.
121.587 Cerrando y asegurando la puerta de la cabina de la tripulación de vuelo.
121.589 Equipaje de mano llevado a bordo.

Sección "U" - Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo

121.591 Aplicabilidad.
121.593 Autoridad de despacho: Aerolíneas domésticas.
121.595 Autoridad de despacho: Aerolíneas internacionales.
121.597 Autoridad para autorización de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.
121.599 Familiaridad con las condiciones meteorológicas.
121.601 Información del despachador de aeronaves al piloto al mando: Operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.603 Facilidades y servicios: Explotadores aéreos Adicionales.
121.605 Equipos del avión.

121.607	Facilidades de navegación y comunicación: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.609	Facilidades de navegación y comunicación de explotadores aéreos Adicionales.
121.611	Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR).
121.613	Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumento o por encima del techo (IFR).
121.615	Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas Internacionales.
121.617	Aeropuerto alterno requerido para despegue.
121.619	Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Aerolíneas domésticas.
121.621	Aeropuerto alterno requerido para destino: Aerolíneas internacionales.
121.623	Aeropuerto alterno requeridos para destino IFR: Explotadores Aéreos Adicionales.
121.625	Condiciones meteorológicas mínimas para aeropuertos alternos.
121.627	Continuación de vuelo en condiciones inseguras.
121.628	Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629	Operación en condiciones de formación de hielo.
121.631	Autorización original de vuelo o despacho, redespacho o reforma de autorización de vuelo.
121.635	Despacho hacia y desde aeropuertos provisionales o de reabastecimiento de combustible: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.637	Despegues desde aeropuertos no listados y alternos: Aerolíneas domésticas e internacional.
121.639	Reserva de combustible y aceite: Todas las operaciones domésticas.
121.641	Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Internacionales.
121.643	Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Adicionales.
121.645	Reserva de combustible y aceite: Aviones equipados con turborreactores. Operaciones Internacionales y Adicionales.
121.647	Factores para el cálculo de combustible requerido.
121.648	Modificación de un plan de vuelo.
121.649	Condiciones meteorológicas mínima para despegue y aterrizaje: VFR para todo titular de certificado.
121.651	Condiciones meteorológicas mínimas para despegues y aterrizajes IFR: Para todo titular de certificado.
121.652	Condiciones meteorológicas mínimas para aterrizaje IFR: Para todo titular de certificado.
121.655	Aplicabilidad de los mínimos meteorológicos reportados.
121.657	Reglas de altitud de vuelo.
121.659	Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas domésticas.
121.661	Altitud de aproximación inicial: Aerolínea internacional.
121.663	Responsabilidad del despacho operacional: Doméstico e internacional.
121.665	Manifiesto de carga.

121.667 Planes de vuelo: IFR y VFR: Explotadores aéreos Adicionales.

Sección "V" - Registros y Reportes

121.681 Aplicabilidad.
121.683 Registro (record) de tripulantes y despachadores.
121.685 Registro (record) de aviones: Explotador aéreo doméstico e internacional.
121.687 Autorización de despacho: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.689 Formulario de autorización de vuelo: Explotador aéreo no regular.
121.693 Manifiesto de carga (peso y balance): Para todos los explotadores aéreos.
121.695 Disposición de manifiesto de carga (peso y balance): Autorización de salida, despacho y plan de vuelo: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.697 Disposición de manifiesto de carga, autorización de vuelo y plan de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.
121.701 Libro de mantenimiento de la aeronave (log book).
121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.
121.705 Reportes sumarios de interrupción mecánica.
121.707 Reportes de reparaciones, y alteraciones.
121.708(a) Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota.
121.708(b) Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.
121.709 Liberación de aeronavegabilidad o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave.
121.711 Registros (records) de comunicaciones: Explotadores domésticos e internacionales.
121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.

Apéndices del RAD 121

Apéndice "A" Botiquín de Primeros Auxilios y Botiquín de Emergencias Médicas.

Apéndice "B" Especificaciones de Registrador de Vuelo en las aeronaves.

Apéndice "C" Aviones Categoría No Transporte C-46. Reservado.

Apéndice "D" Criterio para la Demostración de los Procedimientos de Evacuación de Emergencia bajo 121.291.

Apéndice "E" Requisito del Entrenamiento de Vuelo.

Apéndice "F" Chequeo o Comprobación de Proficiencia.

Apéndice "G" Radar y Sistema de Navegación Inercial Requisitos para Evaluación, Instalación y Programación de Entrenamiento. Reservado.

Apéndice "H" Simulador Avanzado. Reservado.

Apéndice "I" Programa de Prueba de Drogas.

Apéndice "J" Programa de prevención para el Abuso del Alcohol.

Apéndice "K" Requisitos de Performance para ciertos Aviones Turbohélices.

Apéndice "L" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa.

Apéndice "M" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa-Grabador de Vuelo.

Apéndice "N" Lista de Equipo Mínimo.

Sección "A" – Generalidades

121.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe las normas que regulan:

a) La certificación y operación de aerolíneas domésticas e internacionales regulares y otros explotadores no regulares a quienes se les requiere ser titular de un certificado de explotación para operar bajo este RAD;

b) Toda persona empleada por el titular del certificado para ejecutar actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de aeronaves;

c) Toda persona utilizada por el explotador para efectuar entrenamiento, calificación o funciones de evaluación, bajo un programa avanzado de calificación;

d) Toda persona a bordo de una aeronave operada bajo este RAD.

e) Toda persona que es solicitante de un certificado de explotación bajo el RAD 119 durante la conducción de Pruebas Demostrativas.

f) Para el propósito de este RAD, operación de transporte de pasajeros significa el transporte de personas que no sean tripulantes u otros miembros de la tripulación, empleados de la aerolínea, representantes autorizados del gobierno o una persona que acompañe un cargamento.

121.2 Programa de cumplimiento para Explotadores en Transicción al RAD-121, y nuevos Explotadores.

Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo opere:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arriendo, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

121.4 Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.

Las reglas contenidas en este reglamento se refieren a una persona certificada bajo el RAD 119, aplica solamente a cualquier persona que someta una operación autorizada bajo esta parte sin el certificado apropiado y las especificaciones de operación bajo el RAD 119.

121.11 Reglas aplicables a operación en un país extranjero.

a) Todo titular de un certificado debe, mientras esté operando una aeronave en un país extranjero, cumplir con las reglas del tránsito aéreo, leyes, reglamentos y procedimientos de dicho país y reglas del aeropuerto local, excepto si cualquier regla de este RAD es más estricta y puede ser seguida sin violar las reglas de ese país.

b) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los empleados estén enterados de que, mientras se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realizan operaciones.

c) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. El titular del certificado de explotación se cerciorará asimismo de que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones en la operación del avión.

d) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad del avión, así como de la seguridad de todas las personas a bordo.

e) En caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad del avión o de las personas, si hay que tomar alguna medida que infrinja los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando lo notificará sin demora a las autoridades locales competentes. Si lo exige el Estado donde ocurra el incidente, el piloto al mando presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado. En este caso, el piloto al mando presentará también una copia del informe al Estado de matrícula. Tales informes se presentarán, tan pronto como sea posible y, por lo general, dentro de un plazo de 10 días.

f) El titular de un certificado de explotación establecerá y mantendrá un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo, de acuerdo a lo establecido en el documento 9422 de la OACI.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Si el titular de un certificado expedido bajo este RAD, permite que cualquier aeronave de su propiedad o arrendada por él, sea comprometida en cualquier operación que el titular del certificado conozca que está en violación del RAD 91.19 (a), esa operación es causa suficiente para suspender o revocar el certificado.

SECCIÓN "B" RESERVADO

SECCIÓN "C" RESERVADO

SECCIÓN "D" RESERVADO

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos que regulan la aprobación de rutas para explotadores aéreos domésticos e internacionales.

121.93 Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.

a) Todo explotador aéreo que realice operaciones domésticas o internacionales que solicite la aprobación de una ruta, deberá demostrar a la DGAC correspondiente, lo siguiente:

1) Que es capaz de realizar satisfactoriamente operaciones programadas entre cada aeropuerto regular, provisional y de reabastecimiento de combustible en esa ruta o segmento de ruta; y

2) Que las facilidades y servicios requeridos en las secciones 121.97 al 121.107, están disponibles y acordes al tipo de operación.

b) Para la aprobación de la ruta deben realizarse inspecciones de evaluación a fin de verificar, la capacidad y operatividad del aeropuerto o aeródromo, luces, estado del campo, capacidad de realizar mantenimiento a la aeronave y todo lo referente a una operación segura.

121.95 Amplitud de la ruta.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de ruta deben considerar:

1) Alturas con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta;

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del tráfico;

5) Procedimientos ATC;

6) Publicaciones actualizadas para la operación.

b) Cualquier amplitud de otras rutas aprobadas por la DGAC correspondiente es especificada en el certificado y sus especificaciones de operaciones.

121.97 Datos requeridos sobre aeropuertos

a) Todo explotador doméstico o internacional demostrará que toda ruta propuesta para aprobación tiene los suficientes aeropuertos equipados y con las ayudas a la navegación y comunicaciones necesarias.

b) Todo explotador doméstico o internacional deberá demostrar que tiene un sistema satisfactorio para obtener, mantener y distribuir a su personal, apropiada información aeronáutica actualizada para todo aeropuerto que usará, a fin de mantener una operación en ese aeropuerto. La información aeronáutica debe incluir lo siguiente:

1) Aeropuertos y/o aeródromos:

i) Facilidades de aeropuertos y/o aeródromos;

ii) Protección pública;

iii) Ayudas a la navegación y comunicaciones;

iv) Construcciones que afecten la operación en tierra, despegues y/o aterrizajes;

v) Facilidades de tráfico aéreo.

2) Pista de aterrizaje, prolongación de la pista libre de obstáculos y zona de parada de emergencia:

i) Dimensiones;

ii) Superficie;

iii) Sistema de luces y marcas en la pista;

iv) Elevación y gradiente.

3) Umbrales desplazados:

i) Ubicación;

ii) Dimensiones;

iii) Condiciones de despegue y aterrizaje.

4) Obstáculos:

i) Todos aquellos que afecten los cálculos para el despegue y aterrizaje de acuerdo a la sección (I) de este RAD;

ii) Señalización de obstáculos.

5) Procedimientos de vuelo por instrumentos (IFR):

i) Procedimientos de salida;

ii) Procedimientos de aproximación;

iii) Procedimientos de aproximación frustrada.

6) Información especial:

i) Equipo RVR(alcance visual en la pista);

ii) Equipo de información de vientos en condiciones de baja visibilidad.

c) Si la DGAC determina que son necesarias las revisiones para la continua acomodación del sistema adoptado por el titular del certificado en la compilación, diseminación y uso de datos aeronáuticos que están aprobados, el titular del certificado debe después de ser notificado por la DGAC, hacer esas revisiones en su sistema.

121.99 Medios de comunicación.

Todo explotador aéreo doméstico o internacional debe demostrar que cuenta con un sistema de comunicaciones aire/tierra que garantiza una comunicación rápida con toda aeronave, en cualquier punto de la ruta, para el control de los vuelos normales. Este sistema debe ser empleado sólo para este fin, sin interferencias. Además debe contar con capacidad de comunicarse, punto a punto en tierra, con toda estación de la red de rutas.

121.101 Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.

a) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que existen suficientes servicios de reportes meteorológicos disponibles a lo largo de toda ruta para proveer estos reportes y pronósticos necesarios para la operación.

b) Ninguna aerolínea doméstica o internacional puede usar un reporte meteorológico o pronóstico para controlar el vuelo, a menos que sea preparado por una fuente aprobada por la DGAC correspondiente.

c) Toda aerolínea doméstica o internacional que usa pronósticos para controlar los movimientos de vuelo usará pronósticos preparados de reportes meteorológicos especificados en el párrafo (b) de esta sección y de una fuente aprobada bajo sus sistemas adoptados en conformidad al párrafo (d) de esta sección.

d) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que tiene un sistema aprobado para obtener pronósticos y reportes de condiciones adversas de fenómenos meteorológicos, tales como turbulencias en cielo claro (CAT), tormentas y corte de viento a bajo nivel (windshear), que pueda afectar la seguridad del vuelo en toda ruta a ser volada y todo aeropuerto a ser usado.

121.103 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, toda aerolínea doméstica o internacional debe de demostrar para toda ruta propuesta, que las radio ayudas de navegación estarán:

1) Disponibles en la ruta para las aeronaves navegando dentro de la escala de exactitud requerida por el control de tránsito aéreo (ATC); y

2) Colocadas para permitir la navegación a cualquier aeropuerto regular, de reabastecimiento de combustible o alterno, dentro del grado de exactitud necesario para la operación propuesta.

Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeropuertos alternos, la radioayuda de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado está listada en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

121.105 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Toda aerolínea doméstica o internacional deberá tener disponible como sea necesario personal competente, instalaciones y equipos adecuados incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento, mantenimiento preventivo de la aeronave y equipo auxiliar.

121.107 Centro de despacho.

Toda aerolínea doméstica o internacional debe tener en todo punto de operación de sus aviones un despachador calificado y responsable del despacho, que asegure el cumplimiento de todas las operaciones y requisitos de despacho, y que sean firmados por el capitán de la nave y quede copia archivada que pueda ser evaluada por los inspectores de la DGAC correspondiente, de cómo se entrega el avión al capitán para todo vuelo.

Sección "F" - Aprobación de Áreas y Rutas para Operaciones Adicionales

121.111 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que gobiernan la obtención y aprobación de áreas y rutas, para explotadores aéreos adicionales.

121.113 Requisitos en ruta y área. Generalidades.

a) Todo explotador no regular debe demostrar a la DGAC :

1) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas domesticas seguras de acuerdo a los párrafos (3) y (4) de esta sección;

2) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas seguras fuera del territorio dominicano de acuerdo a los requisitos internacionales;

3) Que está habilitado y equipado con capacidad de realizar operaciones aéreas de acuerdo con los estándares de operación establecidos en el Reglamento Aeronáutico Dominicano e internacionales;

4) Todas las operaciones IFR sobre espacios nacionales, espacios extranjeros, espacio controlado o rutas controladas.

b) A pesar de lo indicado en el párrafo (a)(4) de esta sección, la DGAC correspondiente, puede aprobar rutas fuera del espacio aéreo controlado si el operador demuestra que la ruta propuesta es segura y se incluye en el certificado de explotación y las especificaciones de operación.

121.115 Amplitud de las rutas.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de rutas deben considerar:

1) Altura con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta (MEA);

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del trafico;

5) Procedimientos ATC.

b) Cualquier consideración que a este respecto se estime necesaria para la seguridad y el bien público.

121.117 Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.

a) Ningún explotador aéreo no regular puede operar en un aeropuerto y/o aeródromo, a menos que esté apropiadamente equipado y adecuado para el tipo de operación aprobada bajo 121.97.

121.119 Facilidades de información meteorológica.

a) Ningún explotador aéreo no regular puede realizar operaciones aéreas si no cuenta con un sistema oficial de obtención de información de las condiciones meteorológicas aprobadas por la DGAC en el certificado de explotador.

121.121 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado conduciendo operaciones adicionales, puede ejecutar una operación sobre una ruta, a menos que las ayudas no visuales terrestres estén:

1) Disponibles en la ruta para aeronaves navegando dentro del grado de precisión necesario requerido por el ATC; y

2) Situado para permitir navegación a cualquier aeropuerto de destino o aeropuerto alterno, con el grado de precisión necesario para la operación proyectada.

b) Ayudas terrestres no visuales no son requeridas para:

1) Operaciones diurnas VFR que pueden ser conducidas con seguridad por derrotero (pilotaje) debido a las características del terreno;

2) Operaciones en segmentos de ruta con el uso de otro medio especial de navegación aprobado.

c) Excepto por aquellas ayudas requeridas para rutas hacia aeropuertos alternos, las ayudas de navegación terrestres no visuales que son requeridas para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado delineadas en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

121.123 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Todo explotador aéreo no regular deberá demostrar que tiene disponible personal competente e instalaciones y equipos adecuados, incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales para el apropiado servicio, mantenimiento y mantenimiento preventivo de sus aeronaves y equipo auxiliar.

121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.

a) Todo explotador aéreo debe demostrar que tiene:

1) Un sistema de seguimiento de vuelo establecido de acuerdo con los requisitos de la autorización de salida de vuelo de la sección "U" de este RAD, y adecuado para el seguimiento de cada vuelo tomando en cuenta las operaciones a ser conducidas; y

2) Centros de seguimiento de vuelo colocados en los puntos necesarios:

i) Para asegurar el seguimiento adecuado del progreso de cada vuelo con respecto a su salida en el punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas presentadas en esos puntos o paradas; y

ii) Para asegurar que el piloto al mando esta provisto de toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

b) Cualquier explotador no regular puede coordinar para tener facilidades de seguimiento de vuelo proporcionado por personas que no sean sus empleados, pero en tal caso el explotador comercial continúa siendo el primer responsable del control operacional de cada vuelo.

c) Las especificaciones de operaciones de vuelo del explotador especifican el sistema de seguimiento de vuelo que está autorizado a usar y el lugar de los centros.

121.127 Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

a) Todo explotador que use un sistema de seguimiento de vuelo debe demostrar que:

1) El sistema tiene facilidades y personal adecuado para proporcionar la información necesaria para iniciación y conducción segura de todo vuelo; a:

i) La tripulación de vuelo de toda aeronave; y

ii) Las personas designadas por el explotador para ejercer la función de control operacional de la aeronave; y

2) Que el sistema tiene medio de comunicaciones a través de facilidades privadas o publicas disponibles, tales como teléfono, telégrafo o radio etc., para monitorear el avance de todo vuelo con respecto a su salida del punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras de mantenimiento o mecánicas presentadas en esos puntos o paradas.

b) El explotador aéreo no regular debe demostrar que el personal especificado en el párrafo (a) de esta sección y aquellas que designó para realizar la función del control de operación de las aeronaves, son capaces de realizar las tareas asignadas.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas para la preparación y mantenimiento de manuales por todos los titulares de certificado.

121.133 Preparación.

a) Todo explotador aéreo certificado bajo este RAD, debe preparar y mantener actualizados los manuales aceptables por la DGAC, para el uso y guía del personal de operaciones de vuelo y de tierra así como del personal directivo en la conducción de sus operaciones.

b) Para el propósito de esta sección el titular del certificado puede preparar aquellas partes de los manuales conteniendo las informaciones e instrucciones de mantenimiento en su totalidad o por partes, en forma de páginas impresas o en microfilms.

121.135 Contenido.

a) Todo manual requerido en la sección 121.133 de este Reglamento, debe :

1) Incluir instrucciones y la información necesaria que permita al personal inherente realizar sus deberes y responsabilidades con un alto grado de eficiencia;

2) Estar en forma que sea fácil de revisar;

3) Tener la fecha de la última revisión en cada una de las páginas; y

4) No contradecir a ninguna legislación nacional vigente, como así tampoco a cualquier otra regulación internacional, si fuera aplicable o a lo establecido en las especificaciones de operaciones del titular del certificado o al certificado de explotación.

b) Los manuales pueden estar separados en dos o más partes pero toda parte deberá contener aquella que le sea apropiada a todo grupo de personas conteniendo en su conjunto toda la información siguiente:

1) Administración y supervisión de las operaciones.

a. Instrucciones que describan las responsabilidades del personal de operaciones, relativas a la realización de las operaciones de vuelo.

b. La lista de verificación del equipo de emergencia y de seguridad e instrucciones para su uso.

c. La lista de equipo mínimo correspondiente a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

d. Precauciones de seguridad durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, eliminación de contaminación de combustible y protección contra el fuego.

2) Programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo.
Los detalles del programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo debe incluir una enunciación de la política de seguridad operacional y de la responsabilidad del personal.

3) Capacitación del personal.

a) Los detalles del programa y los requisitos de capacitación para la tripulación de vuelo.

b) Los detalles del programa de capacitación sobre las obligaciones de la tripulación de cabina.

4) Fatiga y limitaciones de tiempo de vuelo.
Normas que limiten el tiempo de vuelo en los períodos de servicio de vuelo y prevean períodos de descanso adecuados para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

5) Operaciones de vuelo.

a) La tripulación de vuelo para cada tipo de operación con indicación de la sucesión en el mando.

b) Las obligaciones en vuelo y de emergencia asignadas a cada miembro de la tripulación.

c) Instrucciones precisas para calcular la cantidad de combustible y aceite que debe llevarse, teniendo en cuenta todas las circunstancias de la operación, incluso la posibilidad de que se paren uno o más motores en ruta.

d) Las condiciones para el control de masa y centrado.

e) Las instrucciones para la realización y control de las operaciones de deshielo y antihielo en tierra.

f) Las especificaciones del plan operacional de vuelo.

g) Los procedimientos normales, anormales y de emergencia que haya de utilizar la tripulación de vuelo, las listas de verificación correspondiente y la información sobre sistemas de aeronaves.

h) Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase vuelo.

i) Instrucciones sobre cómo y cuándo usar las listas normales de verificación.

j) Procedimientos de evacuación de emergencia.

k) Procedimientos de salida de emergencia.

l) Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automático o hechos por la tripulación.

m) Instrucciones sobre el uso de piloto automático y de mando automático de gases en IMC.

n) Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno.

o) Sesiones de información de salida y de aproximación.

p) Familiarización con la ruta y el destino.

q) Procedimiento de aproximación estabilizada.

r) Limitación de la velocidad de descenso al aproximarse al suelo.

s) Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos.

t) Instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos.

u) Asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos.

v) Las instrucciones y los requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el suelo sin pérdida de control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

w) Información e instrucciones sobre la interceptación de aeronaves civiles, inclusive:

i. Procedimientos para pilotos al mando de aeronaves interceptadas; y
ii. Señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptoras e interceptadas.

x) Para aviones que han de volar por encima de los 49,000 pies:

i. La información que permita al piloto determinar la mejor solución, en el caso de verse expuesto a radiación cósmica solar; y

ii. Los procedimientos aplicables para el caso de que el piloto decidiera descender, que comprendan:

1) La necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATS apropiada y de obtener una autorización para descender; y

2) Las medidas que se han de tomar en el caso de que la comunicación con el ATS no pueda establecerse o se interrumpa.

6) Perfomance de la aeronave.
Instrucciones para las operaciones e información acerca de la perfomance ascensional con todos los motores en funcionamiento.

7) Guías de rutas y cartas.
Una guía de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas ara la navegación, aeródromos, y aquella otra información que el explotador considere necesaria para la buena marcha de las operaciones de vuelo.

8) Altitudes mínimas de vuelo.

a) El método para determinar las altitudes mínimas de vuelo.

b) Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse

9) Mínimos de utilización de aeródromo.

a) Los métodos para determinar los mínimos de utilización de aeródromo.

b) Los mínimos de utilización de cada aeródromo que probablemente se utilice como aeródromo de aterrizaje previsto o como aeródromo de alternativa.

c) El aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo.

10) Búsqueda y salvamento

a) El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes.

b) Procedimientos para los pilotos al mando que observen un accidente.

11) Mercancías peligrosas.
Procedimientos e instrucciones referentes al manejo de mercancías peligrosas y materiales restringido magnetizados, si estos materiales están para ser transportados, almacenados o manipulados, incluyendo:

a) Procedimientos para determinar la certificación apropiada del embarque, empaque apropiado, marcación, rotulación, documentos del embarque, compatibilidad de artículos e instrucciones sobre el estibamento, almacenaje y manejo;

b) Procedimientos de notificación para reportar incidentes de mercancías peligrosas a la DGAC;

c) Instrucciones y procedimientos para la notificación al piloto al mando cuando hay mercancías peligrosas a bordo.

12) Navegación.

a) Una lista de equipo de navegación que debe llevarse comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

b) Cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia que hayan de utilizarse.

13) Comunicaciones. Las circunstancias en que ha de mantenerse la escucha por radio.

14) Seguridad (Protección).

a) Instrucciones y orientación de seguridad.

b) La lista de verificación de procedimientos de búsqueda.

15) Factores humanos.
Información sobre el programa del explotador para la capacitación que exige el desarrollo de conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana.

c) Todo titular del certificado deberá mantener por lo menos una copia completa del manual en su base principal de operaciones.

121.137 Distribución y disponibilidad.

a) Todo titular de un certificado deberá proveer una copia de los manuales requeridos bajo 121.133, y los cambios y actualizaciones de ellos o partes apropiadas de los manuales:

1) Su personal requerido para operaciones en tierra y en mantenimiento;

2) Tripulantes; y

3) Las autoridades competentes.

b) Toda persona a quien se le suministra un manual o parte de él, bajo el párrafo (a) de esta sección debe mantenerlo actualizado con los cambios y adiciones proporcionados a esta persona, y ésta documentación debe ser accesible para consultar en todo momento.

c) Para dar cumplimiento al propósito establecido en el párrafo (a) de esta sección el titular del certificado podrá proveer al personal de su dotación de mantenimiento de los manuales de microfilms y además proveerá los dispositivos de imagen y lectura adecuados en forma tal que se provea una imagen legible en papel de la instrucción e información de mantenimiento microfilmada.

121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores Adicionales.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, todo explotador aéreo no regular dispondrá de las partes necesarias de los manuales sobre todo, cuando se aleje de la base principal. Las partes necesarias deben estar disponibles para uso en vuelo o en tierra. Si el explotador de servicio de transporte aéreo lleva a bordo de un avión toda o una porción de los manuales en microfilm, deberá llevar también el dispositivo de imagen y lectura en papel.

b) Si un explotador aéreo no regular es capaz de realizar todo el mantenimiento programado en estaciones especificadas donde cuenta con las secciones de los

manuales correspondientes a mantenimiento, no tiene necesidad de llevar esas partes de los manuales a bordo del avión hacia aquellas estaciones.

121.141 Manual de vuelo del avión.

a) Todo titular de certificado deberá contar con un manual de vuelo aprobado y registrado por la DGAC, el cual debe estar actualizado para todo tipo y modelo de aeronave a su servicio.

b) El manual de vuelo debe ser llevado a bordo de la aeronave y debe estar disponible para su utilización por la tripulación de vuelo.

c) El explotador proporcionará al personal de operaciones y a la tripulación de vuelo un manual de operaciones de la aeronave respecto a cada uno de los tipos de aeronave en operación, donde figuren los procedimientos normales, no normales y de emergencia atinentes a la operación de la aeronave. El manual incluirá detalles de los sistemas de aeronave y de las listas de verificación que hayan de utilizarse. En el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que deben cumplir las aeronaves cuyos titulares de un certificado de explotación operen bajo este RAD.

121.153 Requisitos generales de la aeronave.

a) Excepto lo prescrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado puede operar un avión, a menos que el mismo:

1) Esté registrado como una aeronave civil en la República Dominicana y posea un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente expedido por la DGAC;

2) Esté en condición aeronavegable y cumpla los requisitos aplicables de aeronavegabilidad incluyendo los relacionados a identificación y equipo.

b) Un titular de certificado puede usar un sistema aprobado de control de peso y balance basado en un promedio asumido o estimado para cumplir con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y limitaciones de operación.

c) Un titular de certificado puede operar en transporte aéreo una aeronave civil que esté arrendada a él sin tripulantes y esté registrada en un Estado que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), si:

1) La aeronave posea un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, emitido por el Estado de registro y cumpla los requisitos de registro e identificación de ese Estado;

2) La aeronave es de un diseño aceptado por la DGAC , y cumple con los requisitos que serían aplicables a esa aeronave si estuviera registrada en República Dominicana, incluyendo los requisitos establecidos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar (incluyendo conformidad de diseño, condiciones para operación segura y los requisitos de ruidos, ventilación de combustible y emisión del motor) excepto que la aeronave no será registrada ni se le emitirá un certificado de aeronavegabilidad estándar por parte de la DGAC ;

3) La aeronave es operada por pilotos empleados por el titular del certificado, que posean licencia habilitada o emitida por la DGAC de la República Dominicana;

4) El titular de certificado haya registrado una original del contrato para el arrendamiento o alquiler de la aeronave en el registro nacional de aeronaves de la DGAC .

121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.

Ningún titular del certificado debe operar una aeronave, a menos que haya sido certificada por la DGAC, esté equipada y posea los instrumentos requeridos por el certificado de Tipo y sus enmiendas y cumpla con los requisitos especiales de aeronavegabilidad de este RAD.

121.159 Prohibición de aviones monomotor.

Ningún titular de certificado debe operar un avión monomotor bajo este RAD.

121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.

a) A menos que el titular de certificado sea expresamente autorizado por la DGAC , en lo que a ella compete, basándose en las características del terreno, el tipo de operación o rendimiento del avión que será utilizado, el titular de certificado no podrá realizar operaciones con aviones con dos o tres grupos motores (excepto aviones impulsados por tres grupos motores o/y turbina) sobre una ruta que contenga un punto que se encuentre a más de una hora de vuelo, considerando aire calmo y a velocidad de crucero con un motor inoperativo, a un aeropuerto adecuado para dicha aeronave.

b) Ningún titular de certificado puede operar un avión terrestre (no anfibio) en operaciones sobre agua a grandes distancias sin que ese avión esté certificado para amarizaje forzoso.

121.163 Prueba demostrativa con el avión.

a) **Prueba demostrativa inicial de la aeronave**. Ninguna persona puede operar una aeronave no antes probada para uso en una clase de operación bajo esta parte ó parte 135 del RAD, a menos que una aeronave de ese tipo haya tenido, en adición a las pruebas de certificación de la aeronave, al menos 100 horas de prueba demostrativa aceptable a la DGAC, incluyendo un número representativo de vuelos dentro de ruta a aeropuertos. El requerimiento de por lo menos 100 horas de prueba de demostración puede ser reducido por la DGAC si la autoridad determina que un nivel satisfactorio de eficiencia ha sido demostrado para justificar la reducción. Por lo menos 10 horas de vuelo de demostración deben ser volados de noche; estas horas no pueden ser reducidas.

b) **Pruebas demostrativas para tipos de operaciones**. A menos que sea de otra manera autorizado por DGAC, para cada tipo de aeronave, el titular de certificado debe conducir el número apropiado de vuelos que permitan la realización de pruebas de demostración aceptables a la DGAC para cada clase de operación que se intenta conducir. Un número no menor de tres vuelos cuyo total no sea menor de quince (15) horas de vuelo, será conducido por explotadores aéreos solicitantes por primera vez.

c) **Pruebas demostrativas para aeronaves alteradas físicamente**. A menos que de otra manera sea autorizado por la DGAC, para cada tipo de aeronave que es físicamente alterada en diseño, el titular de certificado debe conducir por lo menos un vuelo de prueba aceptable a la DGAC para la clase de operación que intenta conducir con esa aeronave.

d) **Definición de alteración física**. Para el propósito del párrafo (c) de esta sección, un tipo de aeronave es considerada estar físicamente alterada en diseño si la alteración incluye –

1) La instalación de otros motores que no sean aquellos del tipo similar a aquellos para los cuales está certificado; ó

2) Alteraciones al avión ó sus componentes los cuales físicamente afectan las características de vuelo.

e) Ningún titular de certificado puede transportar pasajeros en un avión durante pruebas demostrativas, excepto aquellas personas necesarias para realizar la prueba y aquellos designados por la DGAC. Sin embargo, puede transportar correo, expreso u otra carga, cuando sea aprobado.

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las limitaciones de operaciones y rendimiento (performance) de los aviones para todos los titulares de certificado.

b) Para los propósitos de este RAD, "Longitud efectiva de la pista" para aterrizaje significa la distancia desde el punto en el cual el plano libre de obstáculo (trayectoria) relacionado con el extremo de aproximación a esa pista donde termina la aproximación, intercepta la línea del centro de la pista hasta el otro extremo de la misma.

c) Para los propósitos de esta sección, el franqueamiento de obstáculo de la aeronave significa que el avión remontándose hacia arriba desde la pista en una pendiente de 1:20 de la horizontal y tangente a, o liberando todas las obstrucciones dentro de un área especificada que rodee la pista como se muestra en una vista del perfil de dicha área. En la vista del plano, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, empezando en el punto donde la liberación de la obstrucción del aeroplano se intercepta con la línea central de la pista y procediendo a un punto de por lo menos 1,500 pies desde el punto inicial. Desde allí, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre la tierra en la pista (en el caso de despegue) o con la aproximación instrumental (para aterrizajes), o donde es aplicable uno de estos senderos que no haya sido establecido, esté consistentemente con los giros de por lo menos un radio de 4,000 pies hasta un punto que se consigan más allá del cual el franqueamiento de obstáculo de la aeronave despeja todas las obstrucciones. Esta área se extiende lateralmente a 200 pies en cada lado de la línea central en el punto donde la franquicia a la obstrucción de la aeronave se intercepta a la pista y continúa en su ancho hasta el final de la pista, entonces se incrementa uniformemente hasta 500 pies en cada lado de la línea central en un punto de 1,500 pies desde la intersección de la franquicia de la obstrucción de la aeronave con la pista; después ella se extiende lateralmente a 500 pies de cada lado de la línea central.

121.173 Generalidades.

a) Todo titular de certificado que opera un avión con motor recíproco en la categoría de transporte deberá cumplir con RAD 121.175 al 121.187.

b) Todo titular de certificado que opera avión con motor de turbina categoría transporte cumplirá con 121.189 hasta 121.197, excepto que cuando opere un avión

turbo hélice categoría de transporte, pero que anteriormente operó con certificado de Tipo con el mismo número pero con motores recíprocos, puede cumplir con 121.175 hasta 121.187.

c) Todo titular de certificado que opera un avión grande que no sea categoría transporte, cumplirá con 121.199 hasta 121.205 y cualquier determinación de cumplimiento deberá basarse únicamente en sus tablas de rendimiento (performance).

d) Los datos de rendimiento (performance) que indica el manual de vuelo del avión se aplican en la determinación para cumplimiento con los 121.175 hasta 121.197. Cuando las condiciones de rendimiento (performance) sean diferentes a los datos de rendimiento (performance) base, éstos se determinarán por la interpolación o por computación a los efectos de cambios en las variables especificas si los resultados de la interpolación o los cómputos son considerablemente más precisos que los resultados de las pruebas directas.

e) Ninguna persona puede despegar un avión de la categoría de transporte impulsada por motor reciproco con un peso que sea mayor al permitido por la pista en uso determinado por las limitaciones para despegue de la pista para las reglas de la categoría transporte de este RAD, sin tomar en cuenta los factores de corrección por la temperatura de operaciones establecida en el manual del avión utilizado.

f) La DGAC puede autorizar desviaciones de las especificaciones de operaciones en los requisitos del RAD, si las circunstancias especiales hacen que una observación literal de un requisito no sea atentatoria a la seguridad del vuelo.

g) Las diez millas de ancho especificadas en 121.179 a 121.183 pueden reducirse a cinco millas pero no más de veinte (20) millas de longitud cuando se opere VFR o donde las instalaciones de navegación proporcionen identificación precisa y confiable en relación a las obstrucciones y el terreno alto, ubicado fuera de las cinco millas, pero dentro de diez millas, a todo lado de la ruta destinada.

121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.

a) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos desde un aeropuerto localizado a una elevación en la cual el peso máximo de despegue que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

b) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos para un aeropuerto intentado de destino que esté localizado a una elevación que el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

c) Ninguna persona puede especificar o tener especificado, un aeropuerto alterno, para una aeronave impulsada por motores recíprocos, que esté localizado a una

elevación en la cual el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

d) Ninguna persona puede despegar una aeronave impulsada por motores recíprocos a un peso mayor para el cual el peso máximo autorizado de despegue para la elevación del aeropuerto.

e) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos si su peso al llegar al aeropuerto de destino será mayor que el peso máximo autorizado de aterrizaje para la elevación de ese aeropuerto, con un consumo normal de combustible y aceite en ruta permitido.

f) Esta sección no es aplicable a aeronaves grandes de categoría de transporte bajo 121.173 (c).

121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona operando un avión propulsado por motores recíprocos debe despegar ese avión, a menos que sea posible:

1) Parar el avión con seguridad en la pista, como está mostrado en los datos de distancia de aceleración y parada, en cualquier momento durante el despegue hasta alcanzar la velocidad de falla del motor crítico;

2) Si el motor crítico falla en cualquier momento después que el avión alcanza la velocidad de falla del motor crítico (V_1) continúa el despegue y alcanza una altura de cincuenta (50) pies como indican los datos de trayectoria de vuelo antes de pasar sobre el final de la pista;

3) Librar todos los obstáculos con por lo menos cincuenta (50) pies verticalmente (como indican los datos de trayectoria de despegue) o doscientos (200) pies horizontalmente dentro de los limites del aeropuerto y trescientos (300) pies horizontalmente después de los limites sin girar antes de alcanzar la altura de cincuenta (50) pies (como indican los datos de trayectoria de despegue y de ahí en adelante sin girar más de 15° (bank).

b) Al aplicar esta sección, deben hacerse correcciones a la gradiente efectivo de pista, para permitir el efecto del viento, el dato de despegue basado en aire en calma debe ser corregido tomando en cuenta no más de cincuenta porciento (50%) de cualquier componente de viento de frente y no menos de ciento cincuenta porciento (150%) de cualquier componente de viento de cola.

c) Esta sección no aplica a aeronaves grandes de la categoría de no transporte operados bajo el 121.173 (c).

121.179 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con todos los motores operando.

a) Ninguna persona operando un avión impulsado por motores recíprocos puede despegar ese avión a un peso que contando con el consumo normal de combustible y aceite no permita un régimen de ascenso en pies por minuto con todos los motores operando, de al menos 6.90 Vso (ese es el número de pies por minuto que es obtenido al multiplicar el número de nudos por (6.90) a una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el punto más alto de obstrucción dentro de diez (10) millas a todo lado de la ruta intentada.

b) Esta sección no aplica a aeronaves de categoría no transporte operando bajo 121.173 (c).

121.181 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona operando un avión impulsado por motores recíprocos puede despegar ese avión a un peso que considerando el consumo normal de combustible y aceite no permita un régimen de acenso en pies por minuto, con un motor inoperativo de por lo menos (0.079-0.106/N) Vso2 (donde N es el número de motores instalados y VSO es expresado en nudos) a una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el terreno más alto u obstrucciones dentro de diez (10) millas de la ruta intentada. Sin embargo, para el propósito de este párrafo la gradiente ascensional para aviones certificados bajo este RAD es: 0.026 Vso2.

b) En lugar de los requisitos del párrafo (a) de esta sección, una persona puede bajo un procedimiento aprobado, operar aviones de categoría de transporte impulsados por motores recíprocos, con todos los motores operando a una altitud que permita a la aeronave continuar, después de la falla de un motor, al aeropuerto alterno donde puede aterrizar de acuerdo con 121.187, considerando un consumo normal de combustible y aceite. Luego de asumida la falla, la trayectoria de vuelo debe estar libre del terreno y de cualquier obstáculo dentro de 5 millas en ambos lados de la ruta intentada y por lo menos 2,000 pies.

c) Si un procedimiento aprobado bajo el párrafo (b) de esta sección es utilizado, el titular de un certificado tendrá que cumplir con lo siguiente:

1. El régimen de ascenso (como se prescribe en el manual de vuelo del avión para el peso y altitud apropiada) calculando la trayectoria de vuelo del avión debe ser disminuida de acuerdo, en pies por minutos, igual a: (0.079-0.106/N) Vso2

(Donde N es el número de motores instalados y (Vso)2 es la velocidad expresada en nudos) para aviones certificados bajo la parte 25 de este capitulo y por 0.026 Vso2 para aeronaves certificadas bajo la parte 4a de las Regulaciones aéreas civiles).

2. La altitud con todos lo motores operativos será suficiente en el caso eventual de que el motor critico se torne inoperativo en cualquier a la largo de la ruta el vuelo será capaz de proceder bajo el uso de este procedimiento al aeropuerto alterno predeterminado.

   En la determinación (cálculo) del peso de despegue, está asumido que el avión pasará sobre el obstáculo crítico siguiendo con falla de motor a un punto no próximo al obstáculo crítico que el fijo de radionavegación mas cercano aprobado, a menos que la DGAC apruebe un procedimiento establecido que difiera del mismo sobre una base adecuada de que existe la salvaguardia operacional.

3. El avión que puede encuentra dentro del párrafo (a) de esta sección.

4. El avión debe cumplir las provisiones del párrafo (a)a de esta sección a 1000 pies por encima del utilizado como alterno en este procedimiento.

5. El procedimiento debe incluir un método aprobado considerando entre otras cosas los vientos y temperaturas que pudieran afectar adversamente la trayectoria del vuelo.

6. El cumplimiento con este procedimiento de abastecimiento de combustible está permitido si el titular de un certificado muestra que él tiene un programa adecuado de entrenamiento, donde la tripulación de vuelo ha recibido las instrucciones adecuadas de (mismo, y que todas otras precaución han sido tomadas para a seguir un procedimiento seguro.

7. El titular del certificado deberá especificar en el despacho o autorización del vuelo un aeropuerto alterno que cumpla los requisitos de 121.625.

d) Esta sección no aplica para aeronaves grandes que no son de categorías de transporte operadas bajo 121.173 (c).

121.183 Aeronaves de categoría de transporte bajo RAD 25 con cuatro o más motores: Impulsadas por motores recíprocos: Limitaciones en rutas: Dos motores inoperativos.

a) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo la parte 25 y que tenga cuatro o más motores a menos que.

1. No haya un lugar a lo largo de la trayectoria intentada que este a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) desde un opuesto que cumpla con los requisitos de 121.187, o

2. El avión está operando con un peso que le permita con los dos motores críticos inoperativos ascender a 0.013 (Vso)2 pies por minutos (esos es, el número de pies por minutos obtenido al multiplicar el número de nudos cuadrados por 0.013) a una altitud de más de mil (1000) pies por encima del terreno, el obstáculo dentro de 10 millas en ambos lados de la trayectorias intentada, o a una altitud de cinco mil (5000) pies, la que sea mas alta.

b) Para los propósitos del párrafo (a) (2) de esta sección, del se asume que..

1. La falla de los dos motores en el punto que está más critico con respectos al peso de despegue;

2. El consumo de combustible y aceite es normal con todos los motores operando al punto donde ocurre la falla de dos motores y con dos motores operando más allá de ese punto.

3. Cuando se asume la falla de los motores a una altitud por encima de la altitud mínima prescrita, cumple con el régimen de ascenso prescrito a la altitud mínima prescrita no necesariamente a ser observada durante el descenso desde la altitud de crucero a la altitud mínima prescrita, si estos requisitos pueden cumplir una vez es alcanzada la altitud mínima prescrita, y asumiendo descender a lo largo de la trayectoria reta de descenso y el régimen de descanso es de 0.013 (Vso)2 y mayor que el régimen de la tabla de rendimiento aprobado; y

4. Si la descarga rápida de combustible (Dumping) está prevista, al peso del avión en el punto donde ocurre la falla está considerada de que no sea mayor que en la misma pudiera incluirse el combustible suficiente para proceder a un aeropuerto que cumple los requisitos de 121.187 y llegar a una altitud a menor de 1000 pies directamente sobre el aeropuerto

121.185 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto de destino.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección ninguna persona operando un avión de categoría de transporte impulsada por motores recíprocos podrá despegar ese avión, al menos que al llegar su peso, permita un consumo normal de combustible y aceite en vuelo, permitiera hacer un aterrizaje completo a su destino intentado dentro de un 60% de la longitud efectiva de a cada pista descrita desde un punto por debajo de 50 pies que se intercepte por arriba del plano de libramiento de obstáculo y la pista con el propósito de determinar el peso de aterrizaje permitido al aeropuerto de destino se presume que:

1. El avión aterrizará en la pista más favorable y siguiendo la dirección más favorable del viento calma.

2. El avión aterrizará en la pista mas conveniente tomando en consideración la dirección y velocidad del viento (pronóstico del tiempo esperado a la llegada), las característica de maniobras en tierra del avión

   (a) y otras condiciones tales como ayudas de aterrizaje y el terreno, y permitiendo para los efectos de la trayectoria de planeo y balancearse a no mas del 50% del componente de viento frontal o no menos de un 150% del componente con viento en cola.

   (b) Un avión que estaría prohibido desde que comienza sus despegue el no cumpliría con los requisitos del párrafo (a) (2) de esta sección puede despegar si en su aeropuerto alterno esta especificado que cumple todos los requisitos de esta sección excepto que el avión pueda hacer un aterrizaje completo dentro de un 70% de la longitud de la pista efectiva.

121.187 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede enumerar un aeropuerto como aeropuerto alterno en un despacho o autorización de salida a menos que el avión (al peso anticipado al tiempo al aeropuerto de llegada), basado en la suposición en 121.185, puede ser parado en el aterrizaje completo, dentro de un 71% de la longitud efectiva de la pista.

121.189 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opere un avión con motor a turbina de transporte puede despegar con un peso mayor del que está considerado en el manual de vuelo de la aeronave para la elevación del aeropuerto y la temperatura ambiente que exista en el momento del despegue.

b) Ninguna persona que opere un avión con motor a turbina de categoría de transporte, debe despegar un avión con un peso mayor del que esté considerado en el manual de vuelo de la aeronave sobre las distancias mínimas requeridas para el despegue. En las distancias de despegue puede incluir una distancia de zona libre de obstáculos (clearway) por esa distancia (clearway) incluida no puede ser mayor de la mitad (½) de la carrera de despegue.

c) Ninguna persona que opere un avión categoría transporte con motor a turbina, debe despegar ese avión con un peso mayor al que se indica en el manual de vuelo del avión. El cumplimiento con lo siguiente deberá demostrarse:

1) La distancia de aceleración y parada no debe exceder la longitud de la pista de aterrizaje más la longitud de extensión de parada (stopway);

2) La distancia de despegue no debe exceder la longitud de la pista de despegue más la longitud de zona libre de obstáculos (clearway) excepto que la zona libre (clearway) incluida no será mayor que la mitad de la longitud de la pista de aterrizaje;

3) La carrera de despegue no debe ser mayor que la longitud de la pista.

d) Ninguna persona que opera el avión con motor de turbina de categoría de transporte puede despegar con pesos mayores que los especificados en el manual de vuelo del mismo.

e) Para determinar el peso máximo de despegue, distancias mínimas y trayectoria de vuelo, bajo el párrafo (a) hasta (d) de esta sección, se deberá hacer las correcciones correspondientes para la pista a usarse, como son: gradiente, temperatura, elevación del aeropuerto y el componente del viento al momento del despegue.

f) Para el propósito de esta sección, se asume que el avión no gira antes de los 50 pies de altura, según es mostrado en la trayectoria de despegue o la trayectoria neta de vuelo, como sea apropiado según el manual de vuelo del avión y el ángulo de viraje no exceda los 15 grados de inclinación.

g) Para el propósito de esta sección los términos "distancia de despegue", carrera de despegue, trayectoria neta de despegue o trayectoria de despegue significa lo mismo de acuerdo a lo mostrado y vigente en las reglas con que el avión fue certificado.

121.191 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.

a) Ninguna persona que opera una aeronave impulsada con motor de turbina puede despegar un avión con un peso que consumiendo en forma normal combustible y aceite, cumpla las tablas de rendimiento (performance) para esa ruta con un motor inoperativo de acuerdo a las consideradas en el manual de vuelo del avión y los párrafos (a)(1) ó (2) de esta sección y en base a las temperaturas esperadas en ruta:

1) Haya una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el obstáculo más alto del terreno las obstrucciones dentro de cinco millas a todo lado de la ruta planeada, además una de mil quinientos (1,500) pies sobre el aeropuerto donde una aeronave se presume va a aterrizar después de la falla de un motor;

2) La trayectoria de vuelo permita al avión continuar a la altitud de crucero al aeropuerto donde el aterrizaje pueda hacerse según 121.197, libre de obstrucciones dentro de cinco (5) millas de la ruta prevista.

b) Para los propósitos de párrafo (a.2) de esta sección, se considera que:

1) El motor falla en el punto más crítico de la ruta;

2) El avión ha pasado sobre la obstrucción más crítica, antes de la falla del motor en un punto que es más cercano a la próxima radioayuda de la obstrucción más alta;

3) Se tenga el método aprobado para continuar volando la aeronave con vientos adversos, según el manual de vuelo;

4) Lanzamiento del combustible (dumping) que se permitirá, si el titular de certificado muestra que la tripulación fue instruida adecuadamente y que el programa de instrucción es aprobado, y que todas las otras precauciones se han tomado para asegurar un procedimiento de vuelo seguro;

5) El aeropuerto alterno está especificado en el plan de vuelo y se cumple con los mínimos meteorológicos autorizados;

6) El consumo de combustible y aceite después de la falla de motor sea igual al consumo permitido para el plan de vuelo aprobado según el manual de vuelo del avión.

121.193 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Dos motores inoperativos.

a) Ninguna persona que opera un avión de categoría transporte con motores de turbina en una ruta planificada, a menos que cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada, que esté a menos de noventa (90) minutos con todos los motores operando a potencia de crucero que cumpla los indicados en 121.197;

2) Esté en cumplimiento a lo indicado en el manual de vuelo del avión, con el peso de operación normal con cuatro motores, si fallan dos motores del avión puede volar en esa condición desde ese punto a un aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, considerando la temperatura, manteniendo una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta a lo largo de esa ruta y cinco millas a todo lado de la misma o una altura de cinco mil (5,000) pies cualquiera que sea más alta.

Para el propósito del párrafo (a)(2) de esta sección, se asume que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta, que si se prevé el lanzamiento de combustible, para aliviar el peso del avión en el punto donde los motores fallen, incluya combustible suficiente después de la falla de motor sea igual que el consumo permitido para la trayectoria neta de acuerdo a los datos del manual de vuelo del avión.

b) Ninguna persona que opera un avión categoría de transporte con motores de turbina por una ruta planeada podrá hacerlo, a menos que él cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada que esté, a menos de noventa (90) minutos, con todos los motores operando a potencia de crucero, que cumpla los requisitos en 121.197;

2) Pero de acuerdo a lo indicado en el manual de vuelo del avión con el peso de operación normal con cuatro motores, si fallan dos motores del avión puede volar en esa condición, desde ese punto a un aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, considerando la temperatura, manteniendo una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta a lo largo de esa ruta y cinco millas a todo lado de la misma o una altura de dos mil (2,000) pies de cualquiera que sea más alta.

Para el propósito del párrafo (b)(2) de esta sección, se asume que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta, que el peso del avión en el punto donde los motores fallan incluye combustible suficiente para continuar al aeropuerto y llegar a una altura de por los menos mil quinientos (1,500) pies según tablas de operación previstas en el manual de vuelo con dos motores inoperativos sobre el aeropuerto.

c) Ninguna persona que opera un avión, impulsado con motor de turbina en vuelo a lo largo de una ruta podrá hacerlo, a menos que cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada que esté, a menos de noventa (90) minutos, con todos los motores operando a potencia de crucero que cumpla los requisitos en 121.197;

2) El peso esté de acuerdo al manual de vuelo del avión para dos motores inoperativos y su trayectoria de vuelo en ruta, permita a la aeronave volar desde el punto donde los dos motores se presume fallan simultáneamente, al aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, con una trayectoria de vuelo, considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta, libre verticalmente por lo menos por dos mil (2,000) pies de toda obstrucción dentro de cinco (5) millas a

ambos lados de la ruta planificada. Para el propósito de esta sección, se asume que:

i) Los motores fallaron en el punto más crítico en ruta;

ii) La trayectoria de vuelo permite una altura mínima de mil quinientos (1,500) pies sobre el aeropuerto donde el aterrizaje se presume será hecho después que los motores fallaron;

iii) Lanzamiento de combustible es posible (dumping) si es que el titular del certificado demuestra que la tripulación se ha entrenado adecuadamente y que el programa de adiestramiento es aprobado y que todas las otras precauciones se toman para asegurar un procedimiento seguro de lanzamiento de combustible;

iv) Por el peso de la aeronave en el punto donde los dos motores se presume fallan se prevé combustible suficiente para continuar al aeropuerto o aeródromo, llegar a una altura de por lo menos 1,500 pies sobre el aeropuerto o aeródromo y de ahí volar por 15 minutos con empuje o poder de crucero o ambos para la maniobra de aproximación;

v) El consumo de combustible y aceite después de la falla de motor está previsto según el manual de vuelo del avión.

121.195 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.

a) Excepto lo indicado en los párrafos (c), (d) y (e) de esta sección, ninguna persona operando un avión categoría transporte con motores a turbina puede despegar dicho avión a no ser que su peso a la llegada, considerando el consumo normal de combustible y aceite, de acuerdo con la distancia de aterrizaje determinada en el manual de vuelo de la aeronave para el aeropuerto de destino, de acuerdo a la elevación y las condiciones de viento para la hora estimada de arribo, permita un aterrizaje completo dentro del 60% del largo efectivo de la pista descrita, 50 pies de altura en el cruce de lindero de la pista, asumiendo lo siguiente:

1) El avión se aterrizará en la pista en la dirección más favorable con relación al viento en calma;

2) Se considerará además de la pista, el viento probable, su velocidad y dirección y las características de maniobra de la aeronave en tierra tomando en consideración otras condiciones como ayudas al aterrizaje y características del terreno circundante.

b) Un avión turbo hélice no autorizado a despegar por no cumplir con los requisitos del párrafo (b)(2) de esta sección, podrá despegar si el aeropuerto alterno que cumple los requisitos de esta sección excepto que el avión pueda cumplir un aterrizaje completo dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

c) Si se demuestran técnicas de aterrizaje actualizadas en pistas mojadas en una distancia más corta, pero nunca menor que la requerida por párrafo (b) de esta sección, serán aprobadas para un modelo o tipo especifico de aeronave, lo que será incluido en el manual de vuelo del avión. Por lo demás, ninguna persona podrá despegar un avión con motor a turbina cuando las condiciones de tiempo y reportes meteorológicos o una combinación de estas condiciones indiquen que las pistas en el aeropuerto de destino pueden estar mojadas o resbalosas para el momento estimado de arribo, a no ser que la longitud efectiva de la pista en tal aeropuerto de destino sea 115% más larga que lo requerido por el párrafo (b) de esta sección.

121.197 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

Ninguna persona puede considerar un aeropuerto como alterno en un despacho de salida de vuelo para un avión impulsado por motor de turbina, a menos que basado en el cumplimiento del 121.195 (b) con el peso calculado en el momento de llegada pueda hacer un aterrizaje completo dentro del setenta (70%) de la longitud efectiva de pista de aterrizaje para aviones turbohélices y el sesenta (60%) de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje en aviones turbojet, considerando el cruce de lindero a cincuenta (50) pies de altura sobre la pista de aterrizaje.

En el caso de un aeropuerto alterno, después del despegue como indica el 121.617, se podrá calcular el combustible a descargar (dumping) después del consumo de combustible, para el calculo del peso de aterrizaje al alterno.

121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son considerados de categoría de transporte.

a) Ninguna persona que opere un avión que no sea categoría transporte podrá despegar tal aeronave con un peso mayor de aquel que permita ser parado con efectividad dentro de la longitud de la pista de aterrizaje, a cualquier punto durante la carrera de despegue antes que alcance ciento cinco por ciento 105% de la velocidad mínima de control, que es la velocidad mínima en que una aeronave puede sin riesgo controlarse en vuelo después que un motor, haya fallado o ciento quince porciento 115% de la velocidad de perdida con potencia reducida en la configuración de despegue, o cualquiera que sea mayor.

b) Para los fines de esta sección:

1) Puede asumirse que la potencia de despegue se usará en todos los motores durante la aceleración;

2) No más de 50% del componente, reportado de viento de frente o no menos de 150% del componente de viento de cola, podrá tomarse en cuenta en el planeamiento;

3) El promedio de gradiente de la pista de aterrizaje la diferencia entre las elevaciones de los extremos de la pista de aterrizaje dividida por la longitud total, debe considerarse si es más de 0.5%;

4) Se presume que el avión opera en atmósfera estándar; y

5) La longitud efectiva de pista para el despegue, significa la distancia desde el inicio de la pista en la que el despegue se inicia hasta la altura del cruce en el otro extremo de la pista.

121.201 Limitaciones de ruta para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Un motor inoperativo.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona que opere un avión que no sea categoría de transporte podrá despegar con peso que no permita un régimen de ascenso de por lo menos cincuenta (50) pies por minutos, con el motor crítico inoperativo a una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta en un radio de cinco millas en todo lado del rumbo de salida o cinco mil (5,000) pies, lo que sea más alto.

b) Sin considerar el párrafo (a) de esta sección, si la DGAC considera que la seguridad de la operación no se menoscaba, una persona puede operar el avión en una altura que permita a la aeronave, luego de la falla del motor, superar toda obstrucción dentro de cinco (5) millas sobre todo lado de la vía prevista sobre mil (1,000) pies. Si este procedimiento se usa, la DGAC debe considerar lo siguiente para la ruta, segmento de ruta o el área concerniente:

1) La confiabilidad del pronóstico de viento y del tiempo;

2) La ubicación y tipos de ayudas a la navegación;

3) Las condiciones predominantes del tiempo, particularmente la frecuencia y la cantidad de turbulencia normalmente encontrada;

4) Las características del terreno;

5) Problemas de control de tránsito aéreo;

6) Cualquiera otros factores operacionales que afectan la operación.

c) Para los fines de esta sección, se asume que:

1) El motor crítico está inoperativo;

2) La hélice del motor inoperativo está en la posición mínima de resistencia (embanderada);

3) El tren de aterrizaje y flaps están en la posición más favorable;

4) Los motores buenos operan con potencia máxima continua;

5) El avión opera en atmósfera estándar;

6) El peso de la aeronave es reducido progresivamente por el consumo calculado de combustible y aceite.

121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto de destino.

a) Ninguna persona que opere un avión que no sea categoría de transporte puede despegar tal aeronave con un peso que:

1) Considerando el consumo planeado de combustible y aceite, el peso no sea mayor del que permita un aterrizaje con parada completa dentro del 60% de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje elegida en el aeropuerto de destino;

2) El peso, es mayor que el permisible para el aterrizaje, si el aterrizaje va a efectuarse en la pista de despegue:

i) Con mayor longitud efectiva con viento en calma;

ii) Cálculo para el viento probable, tomando en cuenta no más de 50% del componente de aeronave de frente o no menos de 150% del componente del viento de cola.

b) Para los fines de esta sección, se asume que:

1) El avión cruza el final de la pista a una altura de 50 pies y con una velocidad indicada de por lo menos 1.3 Vso;

2) El aterrizaje no requiere habilidad excepcional de pilotaje; y

3) El avión opera en atmósfera estándar.

121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede considerar un aeropuerto como aeropuerto alterno en una autorización de vuelo o despacho, para aviones que no son de categoría de transporte, a menos que el avión que conduce en el peso calculado al tiempo de arribo, en base a las condiciones indicadas en el 121.203, puede efectuar un aterrizaje con una parada completa dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje.

121.207 Aviones de transporte con certificado provisional: Limitaciones de operación.

Además de las limitaciones en el 91.317, las limitaciones siguientes se aplican a la operación de aviones de transportadores aéreos con certificado provisional.

a) Además de los tripulantes de vuelo, todo explotador aéreo llevará en el avión únicamente a las personas que se enumeran en el 121.547 (c) o a quienes sean autorizados específicamente por la DGAC.

b) Todo explotador aéreo guardará un registro (record) de todo vuelo realizado bajo esta sección y guardara los registros (records) completos de toda inspección hecha y el mantenimiento realizado al avión. El transportador aéreo tendrá disponibles los registros (records) hechos bajo esta sección, al fabricante y a la DGAC.

Sección "J" - Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad

121.211 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglas especiales de aeronavegabilidad aplicables a todos los titulares de certificado de explotador aéreo.

121.213 Requisitos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.

a) Excepto lo provisto en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado puede utilizar un avión impulsado por motores recíprocos cuya potencia máxima continua sea mayor de 600 HP cada uno, a menos que el avión cumpla los requisitos de 121.215 hasta 121.283.

b) Si la DGAC determina que para un modelo particular de avión usado en servicio de carga el cumplimiento literal de cualquier requisito del párrafo (a) de esta sección sería extremadamente difícil y, su cumplimiento no contribuiría materialmente con el objetivo pretendido, entonces la DGAC puede requerir el cumplimiento de solamente aquellos requisitos que sean necesarios para cumplir los objetivos básicos de este RAD.

121.215 Interiores de cabina.

a) Excepto lo previsto en 121.312 de este RAD, todo compartimiento usado por la tripulación o pasajeros debe cumplir los requisitos de esta sección.

b) Los materiales deben ser al menos resistentes a la inflamación.

c) Los protectores de pared, techo y el tapizado de pisos, asientos y equipo deben ser resistentes a la llama.

d) Todo compartimiento donde se permite fumar debe estar equipado con ceniceros que sean completamente removibles y los otros compartimientos deben llevar placas que prohíban fumar.

e) Todo receptáculo para uso de toallas, papeles y desperdicios debe ser de material resistente al fuego, debe tener una cubierta u otros medios para contener posibles incendios iniciados en el receptáculo.

121.217 Puertas internas.

Siempre que las puertas internas estén equipadas con ventanillas u otros medios de ventilación, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de la puerta cuando sea necesario.

121.219 Ventilación.

Toda cabina de mando y de pasajeros debe estar adecuadamente ventilada. La concentración de monóxido de carbono no puede ser mayor a una parte en 20,000 partes de aire y no pueden encontrarse presente vapores de combustible. En cualquier caso donde las divisiones entre compartimientos tengan ventanillas u otros medios que permitan fluir al aire entre dichos compartimientos, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cortar el flujo de aire a través de las divisiones cuando sea necesario.

121.221 Protección contra incendio.

a) Todo compartimiento debe ser diseñado de tal manera que, cuando se utilice para el almacenaje de carga o equipajes cumpla con los siguientes requisitos:

1) Ningún compartimiento puede incluir controles, cableado eléctrico, líneas, equipos o accesorios que ante un eventual daño o falla puedan afectar la operación segura del avión, a menos que el elemento esté adecuadamente aislado, protegido o cubierto de alguna forma para que no pueda ser dañado por el movimiento de la carga en el compartimiento y para que, a su vez, ningún daño o falla del elemento pueda originar un peligro de incendio en el compartimiento;

2) Las cargas o equipajes no deben interferir con el funcionamiento de los dispositivos protectores de fuego del compartimiento;

3) Los materiales usados en la construcción de los compartimientos, incluyendo equipos de amarre, deben ser resistentes a la llama;

4) Todo compartimiento debe incluir previsiones para protección contra el fuego de acuerdo a la clasificación fijada en los párrafos (b) al (f) de esta sección.

b) Clase A: Los compartimientos de carga y equipajes son clasificados como Clase A, si:

1) En ese lugar fuera fácilmente localizado el fuego por un miembro de la tripulación que esté ubicado en su puesto;

2) Todas las partes del compartimiento son fácilmente accesibles en vuelo;

3) Debe haber un extinguidor de mano para cada compartimiento Clase A.

c) Clase B: Los compartimientos de carga y equipajes están dentro de la Clase B, si se provee acceso suficiente en vuelo para permitir a un miembro de la tripulación alcanzar efectivamente todos los sectores del compartimiento y su contenido con un extinguidor de mano y el compartimiento esté diseñado de una forma tal que, cuando se usen los accesos, no ingresen cantidades peligrosas de humo, llamas o el agente extinguidor a las cabinas de mando o pasajeros.

Todo compartimiento Clase B, debe cumplir lo siguiente:

1) Poseer un sistema detector de fuego o humo separado para dar alerta en los paneles del piloto o ingeniero de vuelo;

2) Existir un extinguidor de mano disponible;

3) Estar tapizado o recubierto con materiales resistentes al fuego, excepto que se utilice recubrimientos suplementarios resistentes al fuego.

d) Clase C: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados en la Clase C, si éstos cumplen lo siguiente:

1) Tener un sistema detector de fuego o humo separado para dar alerta en los paneles de los pilotos o ingeniero de vuelo;

2) Tener un sistema de extinción propio controlado desde las posiciones de los pilotos o ingenieros de vuelo;

3) Estar diseñado para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agente extintor ingrese a cualquier compartimiento ocupado por pasajeros o tripulación;

4) Tener ventilación y circulación de aire controladas de manera tal que el agente extintor provisto pueda controlar cualquier fuego que comience en el compartimiento;

5) Ser terminado o recubierto con material resistente al fuego excepto que sea utilizada una protección adicional de material resistente a la llama.

e) Clase D: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados en Clase D, si ellos están diseñados y construidos de forma tal que un principio de incendio que allí ocurra puede ser completamente confinado en ese compartimiento sin arriesgar la seguridad de la aeronave o los ocupantes. Todo compartimiento Clase "D" debe cumplir con lo siguiente:

1) Poseer un medio para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos ingresen a cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros;

2) Que la ventilación y circulación debe ser controlada dentro de todo compartimiento para que cualquier fuego que pudiera ocurrir en él no progrese más allá de los límites de seguridad;

3) Estar completamente recubierto con materiales resistentes al fuego;

4) Se debe tener en consideración el efecto de calentamiento dentro del compartimiento o partes críticas adyacentes de la aeronave.

f) Clase E: En aviones utilizados para el transporte de carga únicamente el área de cabina puede ser clasificada como Clase E. Todo compartimiento Clase E debe cumplir con lo siguiente:

1) Estar recubierto completamente con material resistente al fuego;

2) Poseer un sistema separado de detección de humo o fuego aprobado para dar alerta en los paneles del ingeniero de vuelo o pilotos;

3) Tener un medio para cerrar el flujo de aire de ventilación al o dentro del compartimiento y los controles para esos medios deben ser accesibles a la tripulación en la cabina de mando;

4) Poseer un medio para evitar que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos puedan ingresar en la cabina de mando;

5) Las salidas de emergencia requeridas para la tripulación deben ser accesibles bajo cualquier condición que se coloque la carga.

121.223 Prueba de cumplimiento con 121.221.

El cumplimiento con las disposiciones del 121.221 que se refiere a la accesibilidad a compartimientos, la entrada de cantidades peligrosas de humo o agentes extintores dentro de compartimientos ocupados por la tripulación o por pasajeros y la disipación del agente extintor en compartimientos Clase C, debe ser demostrado por pruebas en vuelo. Durante estas pruebas se debe demostrar que ninguna operación involuntaria de detectores de humo o fuego en otros compartimientos dentro del avión ocurrirían como resultado de fuego existente en cualquier otro compartimiento, ya sea durante el tiempo que se esté extinguiendo o después, a menos que el sistema de extinción inunde esos compartimientos simultáneamente.

121.225 Fluido deshelador de hélice.

Si es utilizado cualquier fluido de combustible para deshelar la hélice el titular del certificado debe cumplir con el 121.255.

121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada (Cross-Feed).

a) Las líneas de presión de alimentación cruzada no deben pasar a través de partes de la aeronave utilizadas para el transporte de personas o carga, a menos que:

1) Exista un medio para permitir a la tripulación cerrar el suministro de combustible a esas líneas; o

2) Las líneas están encerradas por un protector resistente al combustible y sus vapores, el cual esté ventilado y drenado al exterior del avión.

Sin embargo, tal protección no se necesitará si esas líneas no tienen uniones en o dentro de las áreas de carga o movimiento de personal y su recorrido sea adecuado o esté protegido para prevenir daños accidentales.

b) Las líneas que puedan ser aisladas del resto del sistema de combustible por válvulas ubicadas en cada extremo, deben incorporar previsiones para la liberación de presiones excesivas que puedan producirse debido a la exposición de esas líneas a altas temperaturas.

121.229 Ubicación de los tanques de combustible.

a) Los tanques de combustible deben estar ubicados de la manera que lo establece la 121.255.

b) Ninguna parte del recubrimiento de la barquilla (nacelle) del motor que esté ubicado inmediatamente detrás de una salida de aire principal del compartimiento del motor puede ser usada como pared de un tanque integral.

c) Los tanques de combustible deben estar aislados de los compartimientos del personal por medio de protecciones a prueba de combustible y sus vapores.

121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.

a) Las líneas de combustible deben estar instaladas y aseguradas de manera que permita prevenir vibraciones excesivas y soportar las cargas debidas a la presión de combustible y aceleraciones en vuelo.

b) Las líneas conectadas a componentes del avión entre las cuales pueda haber movimiento relativo, deben incorporar previsiones para flexibilizar las uniones.

c) Las conexiones flexibles en líneas que puedan estar bajo presión y sujetas a cargas axiales deben utilizar conjuntos de tubería flexibles en lugar de conexiones rígidas.

d) La manguera flexible debe ser de un tipo aceptable o adecuado para toda aplicación en particular.

121.233 Líneas y conexiones de combustible ubicados en zonas con probabilidad de fuego.

Las líneas y conexiones de combustible en zona con probabilidad de fuego deben cumplir lo establecido en 121.259.

121.235 Válvulas de combustible.

Toda válvula de combustible debe:

a) Cumplir con 121.257.

b) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off); y

c) Estar fijados de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a las válvulas.

121.237 Líneas y conexiones de aceite ubicadas en zonas con probabilidad de fuego.

Las líneas de aceite y sus conexiones en zonas con probabilidad de fuego deben cumplir con 121.259.

121.239 Válvulas de aceite.

a) Toda válvula de aceite debe:

1) Cumplir con 121.257;

2) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off);

3) Estar fijadas de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a las válvulas.

b) El cerrado de una válvula (shut off) de aceite no debe impedir el embanderamiento de la hélice, a menos que se incorporen medidas de seguridad equivalentes.

121.241 Drenajes del sistema de aceite.

Se deben proveer drenajes accesibles para permitir un drenaje seguro de todo el aceite del sistema. Estos drenajes deben incorporar medios manuales o automáticos para asegurarse en posición cerrado.

121.243 Líneas de ventilación de los motores.

a) Las líneas de ventilación de los motores deben colocarse de forma tal que el vapor de agua condensado, que pueda congelarse y obstruir la línea no pueda acumularse en ningún punto de la misma.

b) Las líneas de ventilación del motor deben descargar en un lugar del avión que no constituya un peligro de incendio en caso de una pérdida espumosa y también para que el aceite que salga de la línea no impacte el parabrisas del piloto.

c) Las líneas de ventilación del motor no pueden descargar dentro del sistema de admisión de aire de los mismos.

121.245 Pared contrafuego (fire-wall).

Todo motor, unidad auxiliar de potencia, calentador u otros elementos de combustión que se proyecte usar en vuelo, deben estar aislados del resto del avión por medio de una pared contrafuego, cubiertas protectoras o por otros medios equivalentes.

121.247 Construcción de la pared contrafuego.

Toda pared contrafuego y cubierta protectora debe:

a) Estar hecha de forma tal que no puedan pasar desde el compartimiento del motor a otras partes del avión cantidades peligrosas de aire, fluidos o llamas.

b) Tener todos los orificios de la pared contrafuego o de las pestañas deflectores sellados con anillos ("grommet"), bujes, o medios de sujeción de la pared contrafuego que sean resistentes al fuego y de ajuste hermético.

c) Estar hechos de material a prueba de fuego.

d) Estar protegido contra la corrosión.

121.249 Cubierta del motor (cowling).

a) Las cubiertas del motor deben estar hechas y sostenerse de forma tal de resistir la vibración de inercia y las cargas aerodinámicas a las cuales pueden estar sujetas normalmente.

b) Deben realizarse provisiones para permitir el drenaje completo y rápido de las capotas en actitudes de vuelo normales y en tierra. Los drenajes no deben descargar en lugares que constituyan un peligro de incendio. Las partes de las cubiertas que estén sujetas a altas temperaturas por estar cerca del sistema de escape o a causa de choques del gas de escape, deben ser hechas de materiales a prueba de fuego. A menos que sea especificado de otra forma en este Reglamento, todas las partes de las cubiertas deben ser hechas de materiales que sean por lo menos resistentes al fuego.

121.251 Tabique en la sección de accesorios del motor

A menos que se pueda demostrar una protección equivalente mediante otros medios, debe ser provisto un tabique que cumpla con 121.247 en motores refrigerados por aire para aislar la sección de potencia del motor y toda la sección de escape, del compartimiento de accesorios del motor.

121.253 Protección del motor contra el fuego.

a) Las zonas con posibilidades de fuego, deberán ser protegidas, cumpliendo con las disposiciones 121.255 a 121.261.

b) Las zonas con posibilidad de fuego son:

1) Sección de accesorios del motor;

2) Instalaciones en las que no se provee aislamiento entre el motor y el compartimiento de accesorios; y

3) Las áreas que contienen la unidad auxiliar de potencia (APU), calefactor de encendido y otros equipos de combustión.

121.255 Fluidos inflamables.

a) Ningún tanque que sea parte de un sistema que contenga líquidos o gases inflamables, podrá ser colocado en las zonas de posibilidad de fuego, excepto cuando el fluido contenido, el diseño del sistema, los materiales usados en los tanques, los medios para cortar el suministro y las conexiones, tuberías y controles, provean un apropiado nivel de seguridad.

b) Se proveerá por lo menos 37.5 mm (1-½") de espacio entre cualquier tanque y una pared contrafuego que aisle una zona de probabilidad de fuego.

121.257 Medios de corte del suministro.

a) Todo motor debe tener medios para cortar el suministro de fluidos o de otra manera prevenir que fluya cantidades peligrosas de combustible, aceite, anticongelante y otros fluidos inflamables que fluyan dentro, entre o a través de cualquier zona con probabilidad de fuego. Sin embargo estos medios no necesitan ser provistos para cortar el flujo en las líneas que son una parte integral de un motor.

b) Los medios de corte de suministro deben permitir una secuencia de operación de emergencia que sea compatible con las operaciones de emergencia de otros equipos, tales como embanderamiento de hélice, para facilitar el rápido y efectivo control de fuego.

c) Los medios de corte deben estar localizados fuera de las zonas de probabilidad de fuego, a menos que se les provea de medidas de seguridad apropiada y éstos deben demostrar que no drenarán cantidades peligrosas de fluidos inflamables dentro de cualquier zona con probabilidad de fuego luego del corte.

d) Deben ser tomadas previsiones adecuadas para prevenir la operación inadvertida de los medios de corte y que sea posible para la tripulación la reapertura de las válvulas de corte después que las mismas hayan sido cerradas.

121.259 Líneas y conexiones.

a) Toda línea y sus conexiones que estén localizadas en una zona con probabilidades de fuego, si ésta transporta fluidos inflamables o gases a presión o esté sujeta directamente al motor, o a movimientos relativos entre los componentes, excepto las líneas y conexiones que forman parte integral del motor, deberán ser flexibles y resistentes al fuego con extremos removibles fijos de fábrica u otras conexiones resistentes al fuego aprobadas.

b) Las líneas y conexiones que no estén sujetas a presión o movimiento relativo entre componentes, deberán ser de material resistente al fuego.

121.261 Líneas de ventilación y drenaje.

Todas las líneas de ventilación y drenaje y sus fijaciones, que estén localizadas en la zona con probabilidad de fuego debe cumplir con 121.259, si la DGAC determina que la ruptura o rotura de cualquier línea de drenaje o ventilación puede resultar en un peligro de incendio.

121.263 Sistemas extintores de fuego.

a) Excepto cuando el titular del certificado demuestre que tiene protección adecuada contra la destrucción del avión en el caso de incendio por el uso de materiales a prueba de fuego en la barquilla (nacelle) y en otros componentes que pueden estar sujetos a llamas, se debe proveer sistemas extintores para servir a todas las zonas con probabilidad de fuego.

b) Los materiales en el sistema extintor no deben reaccionar químicamente con el agente extintor de tal forma que resulte peligroso.

121.265 Agentes extintores de fuego.

Únicamente bromuro de metilo, dióxido de carbono u otro agente que haya demostrado proveer una acción extintora equivalente puede ser utilizado como un agente extintor. Si se utiliza bromuro metilo o cualquier otro agente tóxico, se deben tomar las medidas de lugar para la prevención de concentraciones

peligrosas de fluidos o vapores de fluidos y su ingreso a cualquier compartimiento de personal tanto a causa de pérdidas durante la operación normal del avión como a causa de la descarga del agente extintor en tierra o en vuelo cuando exista un defecto en el sistema extintor. Si se usa un sistema de bromuro de metilo, las botellas deben ser cargadas con el agente seco y sellado por el fabricante del extintor o alguna otra persona que utilice un equipo satisfactorio de recarga. Si se usa dióxido de carbono no debe ser posible descargar dentro de los compartimientos de personas cantidades suficientes de gas como para crear un peligro de sofocación a los ocupantes.

121.267 Alivio de presión de las botellas de agentes extintores fijos.

Las botellas fijas de agentes extintores deben estar provistas de un dispositivo de alivio de presión (release valve) para prevenir su estallido a causa de una presión interna excesiva. La línea de descarga desde la conexión de alivio debe finalizar fuera del avión en un lugar conveniente para la inspección en tierra. Debe colocarse en la terminal de descarga de la línea un indicador que dé una indicación visual cuando la botella se haya descargado.

121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran las botellas de agentes extintores.

Se deben tomar precauciones para asegurar que las botellas de agentes extintores sean ubicados en lugares donde se puedan mantener temperaturas razonables para el uso efectivo del sistema de extinción.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendios.

a) Todo componente del sistema de extinción de incendio que esté en una zona de probabilidad de fuego debe ser construido de materiales a prueba de fuego excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección.

b) Las conexiones que estén sujetas a movimientos relativos entre componentes del avión deben ser hechas de material flexible que sean al menos resistentes al fuego y esté localizadas de forma tal que se reduzca la posibilidad de falla.

121.273 Sistemas detectores de fuego.

Se deben proveer suficientes detectores de fuego de acción rápida en cada zona con probabilidad de fuego para asegurar la detección de cualquier fuego que pueda ocurrir en esa zona.

121.275 Detectores de fuego.

Los detectores de fuego deben estar construidos e instalados de una forma tal que asegure su capacidad para resistir sin falla, cargas por vibración, inercia y

otras cargas a las cuales puedan estar sujetos normalmente. Los detectores de fuego no deben ser afectados por la exposición a humo, aceite, agua u otros fluidos que puedan estar presentes.

121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.

a) Todas las superficies del avión que se encuentren por detrás de las barquillas en un área que doble el diámetro de barquilla a ambos lados de su línea central, deben ser hechas de materiales que sean resistentes al fuego, salvo aquellas indicadas en el párrafo (b) de esta sección.

b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a las superficies de cola que se utilizan detrás de las barquillas, a menos que la configuración dimensional del avión sea tal que las superficies de cola puedan ser afectadas rápidamente por el fuego, llamas o chispas emanadas desde zonas con probabilidad de fuego o desde el compartimiento del motor de cualquier barquilla.

121.279 Control de la rotación del motor.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, todo avión debe tener medios individuales para la detención y puesta en marcha de todo motor en vuelo.

b) En el caso de motores de turbina, un medio de detención de la rotación es necesario sólo si la DGAC determina que la rotación puede poner en peligro la seguridad del avión.

121.281 Independencia del sistema de combustible.

a) Todo sistema de combustible de un avión debe estar dispuesto de forma tal que la falla de cualquier componente no resulte en la pérdida irrecuperable de potencia de más de un motor.

b) Si el titular del certificado demuestra que el sistema de combustible incorpora características que provean una seguridad adecuada, entonces no necesitará proveer un tanque de combustible separado para cada motor.

121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.

Se debe proveer medios para prevenir el mal funcionamiento de un motor debido a la acumulación de hielo en el sistema de admisión de aire del motor.

121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.

a) Ningún titular del certificado debe llevar carga en el compartimiento de pasajeros de un avión si la carga no cumple los requisitos establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta sección.

b) La carga puede ser llevada en cualquier lugar del compartimiento de pasajeros si la misma es llevada en un contenedor de carga aprobado que cumpla los siguientes requisitos:

1) El contenedor debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado por un factor de 1.15, utilizando la suma del peso del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar;

2) Debe estar claramente marcado sobre el contenedor el peso máximo de carga que tiene aprobado para llevar y cualquier instrucción necesaria para asegurar la distribución de peso correcta dentro del mismo.

3) Las limitaciones de carga del piso u otra estructura del avión, no podrán ser excedidas por el peso del contenedor y su carga;

4) El contenedor debe estar sujeto a las guías de los asientos o a la estructura del piso del avión y su fijación debe soportar factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado ya sea por el factor 1.15 ó el factor de la fijación del asiento especificado para el avión, el que resulte mayor, utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar;

5) El contenedor no puede ser instalado en una posición que restrinja el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia requerida o al pasillo en el compartimiento de pasajeros;

6) El contenedor debe estar completamente cerrado y hecho de material que sea por lo menos resistente a la llama;

7) Se deben proveer embalajes adecuados dentro del contenedor para prevenir el cambio de ubicación de la carga bajo condiciones de aterrizaje de emergencia;

8) El contenedor no puede ser instalado en una posición que estorbe la visión de cualquier pasajero de las señales de "cinturón de seguridad" o "no fumar" o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que sea provista una señal auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación o los pasajeros.

c) La carga puede ser llevada detrás de una mampara o divisor en cualquier compartimiento de pasajeros, siempre que la misma esté asegurada de forma tal que pueda soportar los factores de carga para los que fue certificado:

1) Sea asegurada apropiadamente por medio de un cinturón de seguridad u otro soporte que tenga suficiente resistencia para eliminar las posibilidades de moverse bajo cualquier condición en tierra o en vuelo;

2) Sea embalada o cubierta de manera tal que evite un posible daño a las personas ocupantes del compartimiento de pasajeros;

3) No imponga ninguna carga sobre los asientos o estructura del piso que exceda la limitación de carga para estos componentes;

4) Su ubicación no restrinja el acceso a/o uso de, cualquiera de las salidas regulares o de emergencia requeridas o del pasillo en el compartimiento de pasajeros;

5) Su ubicación no estorbe la visión de ningún pasajero de los avisos de "no fumar" o "cinturón de seguridad", o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que sean provistas señales auxiliares u otros medios para la correcta notificación a los pasajeros.

d) Carga incluyendo equipaje portátil, puede ser llevada en cualquier lugar del compartimiento de pasajeros de un avión que no sea categoría transporte, certificado después del 31 de diciembre de 1964, si es transportada en un soporte de carga aprobado, portaequipaje o compartimiento instalado en el avión, si está asegurado por un medio aprobado o si es transportada de acuerdo con todo los requisitos siguientes:

1) Para carga, que esté correctamente asegurada por un cinturón de seguridad u otro amarre que tenga suficiente resistencia para eliminar la posibilidad de que se deslice bajo toda condición de vuelo o del terreno o para equipaje de mano que esté restringido como para evitar su movimiento durante turbulencias de aire;

2) Que esté empacada o cubierta para evitar posible daño a los ocupantes;

3) Que no sea colocada carga sobre los asientos o en la estructura del piso que exceda la limitación de carga para esos componentes;

4) Que no esté colocada en una posición que obstruya el acceso o uso de cualquier salida requerida regular o de emergencia o el uso del pasillo entre el compartimiento de la tripulación y los pasajeros, o esté colocada en una posición que obstaculice que cualquier pasajero

vea la señal de "cinturón de seguridad" (seat belt), "no fumar" (no-smoking) o placas; o cualquier otra señal de salida requerida, a menos que una señal auxiliar u otro medio aprobado para el correcto aviso de los pasajeros, esté provisto;

5) Que no sea colocada directamente por encima de ocupantes sentados;

6) Que esté almacenada de acuerdo con esta sección para el despegue y aterrizaje;

7) Para operaciones de carga solamente, el párrafo (d)(4) de esta sección no aplica si la carga está arreglada de manera que por lo menos una salida regular de emergencia esté disponible para ofrecer a todos los ocupantes un medio de salida no obstruida desde el avión si ocurre una emergencia.

121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga.

Cuando se transporte carga en compartimientos de carga que estén diseñados para requerir el ingreso de un tripulante en el caso de tener que extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser colocada de una manera tal que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido de un extinguidor de mano.

121.289 Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo.

a) Todo avión grande debe tener un dispositivo de aviso auditivo de tren de aterrizaje que funcione continuamente bajo las siguientes condiciones:

1) Cuando la posición máxima de flaps, para aproximación y/o ascenso establecida en su manual de vuelo sea sobrepasado y el tren de aterrizaje no esté completamente extendido y asegurado;

2) Para aviones sin una posición de flaps de ascenso y aproximación establecida, cuando el flap sea extendido más allá de la posición a la cual la extensión del tren de aterrizaje normalmente se ejecuta y éste no está completamente extendido y asegurado.

b) El sistema de alerta requerido por el párrafo (a) de esta sección:

1) No puede tener un corte manual;

2) Debe ser un sistema adicional al sistema de actuación de aceleradores instalados bajo los requisitos de aeronavegabilidad del certificado de Tipo; y

3) Puede utilizar cualquier parte de un sistema de actuación de aceleradores incluyendo el dispositivo de aviso auditivo.

c) La unidad sensora de posición de flaps puede estar instalada en cualquier lugar adecuado del avión.

121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.

a) Todo titular del certificado debe realizar una demostración real conducida de acuerdo con el Apéndice "D" de este RAD, de que los procedimientos de evacuación de emergencia para todo tipo y modelo de avión con una capacidad de asientos de más de 44 pasajeros que se use en sus operaciones de transporte de pasajeros, permite la evacuación de la capacidad total de los pasajeros incluyendo la tripulación en 90 segundos o menos.

b) Todo titular de un certificado debe realizar una demostración parcial de los procedimientos de emergencia de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección, sobre:

1) La introducción inicial de un tipo y modelo de aeronave hacia la operación de transporte de pasajeros, si el titular del certificado no ha conducido una demostración actual bajo el acápite (a) de esta sección;

2) Cambios en el número, ubicación o deberes en la evacuación de emergencia o los procedimientos de los auxiliares de a bordo requeridos por el 121.391; ó

3) Cambios en el número, ubicación, tipos de salida de emergencia o los tipos de mecanismos para abrir las puertas de emergencia disponibles para evacuación.

c) Al realizar una demostración parcial, todo titular de certificado debe:

1) Demostrar la efectividad de los miembros de la tripulación en el entrenamiento de emergencia y los procedimientos de evacuación, conduciendo una demostración en la cual los auxiliares de a bordo (para ese tipo y modelo de aeronave) usando los procedimientos de operación de línea del explotador, abran el 50% de las salidas de emergencia requeridas a nivel del piso y el 50% de las salidas de emergencia requeridas que no estén al nivel del piso las cuales al ser abiertas por un auxiliar de a bordo se define como un deber de evacuación de emergencia bajo 121.397 y desplegar el 50% de los toboganes de las salidas de emergencia. Las salidas de emergencia y los toboganes serán seleccionados por la DGAC y deben esta listos para su uso en 15 segundos;

2) Solicitar y obtener la aprobación de la DGAC antes de conducir la demostración;

3) Usar tripulantes de cabina que hayan sido seleccionados al azar por la DGAC, que hayan completado el programa de entrenamiento aprobado por la DGAC al titular del certificado, para el tipo y modelo de la aeronave, y que hayan realizado un examen práctico o escrito sobre los procedimientos y el equipo de emergencia; y

d) Todo titular de certificado operando o proponiendo operar una o más aeronaves sobre extensiones de agua, o que de otra manera sea requeridos a tener ciertos equipos bajo 121.339, deben demostrar mediante un amarizaje forzoso simulado, conducido de acuerdo con el párrafo (b) Apéndice D de este RAD, que tiene la habilidad de conducir eficientemente sus procedimientos de amarizaje.

121.293 Requisito especial de aeronavegabilidad para aviones de categoría no transporte.

Ningún titular de certificado debe operar una aeronave en la categoría no transporte manufacturado después del 20 de diciembre de 1999, a menos que la aeronave contenga un sistema de alarma de despegue certificado. Sin embargo el sistema de alarma de despegue no tiene que cubrir ningún dispositivo por el cual se ha demostrado que el despegue con ese dispositivo en la posición más adversa no crearía una situación peligrosa.

Sección "K" - Requisitos de Equipos e Instrumentos

121.301 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos de instrumentos y equipos de aviones para todos los titulares del certificado.

121.303 Equipos e instrumentos del avión.

a) A menos que se especifique de otro modo, los requisitos de instrumentos y equipos de esta sección se aplican a todas las operaciones ejecutadas bajo este RAD.

b) Los instrumentos y equipos requeridos por 121.305 a 121.359, deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a ellos.

c) Todo indicador de velocidad del aire debe estar calibrado en nudos y cada limitación de velocidad del aire e ítem de información relacionados incluidos en el manual de vuelo del avión y las placas pertinentes deben estar expresados en nudos.

d) Excepto lo indicado en 121.627 (b) y 121.628, ninguna persona puede proceder al despegue de un avión, a menos que los siguientes instrumentos y equipos estén en condiciones operables:

1) Instrumentos y equipos requeridos para cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales el avión obtiene el certificado de Tipo y lo requerido por 121.213 a 121.283 y 121.289, de este Reglamento.

2) Instrumentos y equipos especificados en 121.305 a 121.321 y 121.359 de este Reglamento, para todas las operaciones, los instrumentos y equipos especificados en los 121.323 a 121.351 de este Reglamento, para la clase de operación indicadas siempre que esos ítems no estén ya requeridos por el párrafo (d)(1) de esta sección.

121.305 Equipos de navegación y vuelo.

Ninguna persona puede operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos de navegación y de vuelo:

a) Un sistema indicador de velocidad del aire con tubo pitot calefaccionado o medios equivalentes para prevenir mal funcionamiento debido a la formación de hielo.

b) Un altímetro sensitivo.

c) Un reloj con segundero (o equivalente) aprobado.

d) Un indicador de temperatura de aire exterior.

e) Un indicador giroscópico de ladeo y cabeceo (horizonte artificial).

f) Un indicador giroscópico de velocidad de giro (rate of turn) combinado con un indicador integrado de giro y ladeo (turn and bank), excepto que sólo se requiere el indicador de deslizamiento (slip skid) cuando un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de actitudes de vuelo de 360º de rodillo y cabeceo esté instalado de acuerdo con el párrafo (j) de este RAD.

g) Un indicador giroscópico de dirección (giro direccional o equivalente).

h) Un compás magnético.

i) Un indicador de velocidad vertical (variómetro).

j) En aviones grandes que no estén impulsados por motores alternativos, además de dos indicadores de banqueo y cabeceo (horizonte artificial), para uso en el puesto de pilotaje, un tercero de estos instrumentos que:

1) Esté energizado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica;

2) Mantenga una operación confiable por un mínimo de 30 minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

4) Sea operativo sin selección, después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

5) Esté ubicado en el panel de instrumentos en una posición aceptable para la DGAC que lo haga plenamente visible y utilizable por cualquier piloto en su puesto; y

6) Esté apropiadamente iluminado durante todas las fases de operación.

121.307 Instrumentos de motor

A menos que la DGAC permita o requiera diferente instrumentación para aviones impulsados por motores de turbina para proveer un nivel de seguridad equivalente, ninguna persona debe conducir operaciones según este RAD sin los siguientes instrumentos de motor:

a) Un indicador de temperatura de aire del carburador para cada motor.

b) Un indicador de temperatura de cabeza de cilindro para cada motor refrigerado por aire.

c) Un indicador de presión de combustible para cada motor.

d) Un flujómetro o indicador de relación de mezcla de combustible para cada motor no equipado con un control automático de relación de mezcla en altura.

e) Un dispositivo que indique la cantidad de combustible en cada tanque de combustible a ser usado.

f) Un indicador de presión de admisión (manifold pressure) para cada motor.

g) Un indicador de presión de aceite para cada motor.

h) Un indicador de cantidad de aceite para cada tanque de aceite, cuando se usa una transferencia o suministro de aceite de reserva separado.

i) Un indicador de temperatura de aceite para cada motor.

j) Un tacómetro para cada motor.

k) Un dispositivo de advertencia de presión de combustible independiente para cada motor o un dispositivo de advertencia maestro para todos los motores, con medios de aislamiento de los circuitos de advertencia individuales del dispositivo de advertencia maestro:

l) Un dispositivo para cada hélice reversible, para indicar al piloto cuándo la hélice está en reversa, que cumpla con lo siguiente:

1) El dispositivo puede ser actuado en cualquier punto en el ciclo de reversión entre la posición tope de paso mínimo normal y la de toda reversa, pero este puede no mostrar indicación en o por encima de la posición tope de paso mínimo normal;

2) La fuente de indicación debe ser actuada por el ángulo de pala de la hélice o responder directamente a éste.

121.308 Protección de fuego en lavatorio.

a) Ninguna persona puede operar un avión según este RAD, a menos que el lavatorio del avión esté equipado con un sistema detector de humo o su equivalente, que provea una luz de alarma en el puesto de pilotaje o provea una luz de alarma y/o audio-alarma en la cabina de pasajeros la cual debería ser rápidamente detectada por un asistente de vuelo, teniendo en consideración la distribución de los asistentes de vuelo a lo largo del compartimiento de pasajeros durante las distintas fases de vuelo.

b) Ninguna persona puede operar un avión según este RAD, a menos que todo lavatorio en el avión esté equipado con un extinguidor incorporado para todo receptáculo de residuos, toallas, papeles o residuos localizados dentro del lavatorio. El extinguidor equipado deberá accionarse en forma automática dentro de todo receptáculo tan pronto se inicie un fuego en dicho receptáculo.

121.309 Equipo de emergencia.

a) **General**: Ninguna persona puede operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con el equipo de emergencia listado en este RAD y en 121.310 de este Reglamento.

b) Todo artículo de emergencia y equipo de flotación listado en 121.310, 121.339 y 121.340 de este Reglamento:

1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con las inspecciones periódicas establecidas en las especificaciones de operación para asegurar su condición para su utilidad continuada e inmediata disponibilidad para realizar sus pretendidos propósitos de emergencia;

2) Debe ser fácilmente accesible a la tripulación y teniendo en cuenta el equipo localizado en el compartimiento de pasajeros, debe ser de fácil acceso a éstos;

3) Estar claramente identificado y marcado para indicar su método de operación debiéndose utilizar por lo menos el idioma español;

4) Cuando se transporte en un compartimiento, estar marcado el contenido de dicho contenedor o compartimiento por lo menos en idioma español y además el contenedor o el compartimiento en sí mismo, debe marcarse con la fecha de la última inspección.

c) Extinguidores manuales de fuego para los compartimientos de tripulación, pasajeros, carga y cocina de a bordo (galley): Se deben proveer extinguidores manuales de un tipo aprobado en los compartimientos de tripulación, de pasajeros, carga y cocina de a bordo de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y cantidad de agentes extintores debe ser apropiados para la clase de fuego que es probable que se produzca en el compartimiento donde el extinguidor se va a usar y para compartimientos de pasajeros deben ser diseñados para minimizar los riesgos de concentración de gases tóxicos;

2) Compartimientos de carga: Por lo menos un extinguidor de fuego manual, debe ser localizado convenientemente en todo compartimiento de carga Clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo;

3) Compartimientos de cocina de a bordo (galley): Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado para su uso en cada cocina de a bordo localizada en un compartimiento distinto a los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación;

4) Compartimiento de la tripulación de vuelo: Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en la cabina de mando para uso de la tripulación de mando;

5) Compartimientos de pasajeros: Extinguidores de fuego manuales deben localizarse convenientemente para su utilización en los compartimientos de pasajeros y cuando son requeridos 2 ó más, deben ser distribuidos uniformemente a través de cada compartimiento. Los extinguidores de fuego manuales deben ser provistos en los compartimientos de pasajeros como sigue:

i) Para aviones con capacidad para acomodar más de 6 pero menos de 31 pasajeros, por lo menos 1 (uno);

ii) Para aviones con capacidad para acomodar más de 30 pero menos de 61 pasajeros, por lo menos 2 (dos);

iii) Para aviones con capacidad para acomodar más de 60 pasajeros, deben poseer por lo menos el número de extintores de mano que figura en la siguiente tabla:

Mínima cantidad de extinguidores de fuego de mano:
Acomodación de pasajeros sentados:

61 hasta 200.....3
201 hasta 300.....4
301 hasta 400.....5
401 hasta 500.....6
501 hasta 600.....7
601 ó más.....8

6) No obstante los requisitos para la distribución uniforme de los extintores manuales como está indicado en el párrafo (c)(5) para aquellos casos en que la cocina está localizada en un compartimiento de pasajeros, debe colocarse por lo menos un (1) extintor de mano, convenientemente localizado y fácilmente accesible para su uso en la cocina;

7) Por lo menos dos (2) de los extintores de mano requeridos en aviones de transporte de pasajeros deben contener como agente extintor Halon 1211 (bromoclorofluorometano) o equivalente.

d) Equipo de primeros auxilios y equipo médico de emergencia: En vuelos con pasajeros se deben proveer kits de primeros auxilios y equipo de emergencia médica aprobados para tratamiento de heridas o emergencias médicas, que puedan ocurrir en vuelo o en accidentes menores, y deben cumplir las especificaciones del Apéndice A.

e) Hachas: Todo avión debe estar equipado con un hacha.

f) Megáfono: Todo avión de transporte de pasajeros debe tener megáfonos portátiles energizados a batería o megáfonos fácilmente accesibles a la tripulación asignada a dirigir las evacuaciones de emergencia, instalados como sigue:

1) Un megáfono en todo avión con una capacidad de más de 60 y menos de 100 pasajeros, en la parte trasera de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo. Sin embargo, la DGAC puede aceptar un desvío de este RAD si determina que una localización distinta puede ser más adecuada para la evacuación de personas durante una emergencia;

2) Dos megáfonos en la cabina de pasajeros, en todo avión con una capacidad de más de 99 asientos de pasajeros, instalados uno en la parte delantera y otro en la parte trasera donde sería fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo.

121.310 Equipo de emergencia adicional.

a) Medios de evacuación de emergencia: Toda salida de emergencia de un avión terrestre de transporte de pasajeros que no esté sobre las alas y que esté a más de 6 pies (1,83 metros) del suelo cuando el avión está en tierra con el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes en el descenso a tierra. Los medios de ayuda para la salida de emergencia hasta el suelo, deben cumplir con los requisitos según los cuales la aeronave fue certificada. Los medios de ayuda que se despliegan automáticamente se deben armar durante la carrera de despegue, carreteo y aterrizaje. Sin embargo, si la DGAC encuentra que el diseño de las salidas hace impracticable el cumplimiento, puede otorgar una desviación de los requisitos de despliegue automático si los medios de ayuda se despliegan automáticamente cuando se accionan; y con respecto a las salidas de emergencia requeridas, si se lleva a cabo una demostración de evacuación de emergencia de acuerdo con la 121.291 (a).

Este párrafo no se aplica a la salida de emergencia en la ventanilla trasera de aviones DC-3 operados con menos de 36 ocupantes, incluyendo miembros de la tripulación y menos de cinco (5) salidas autorizadas para el uso de pasajeros.

b) Marcas interiores de salidas de emergencia: Todo avión utilizado en el transporte de pasajeros debe cumplir lo siguiente:

1) Toda salida de emergencia de pasajeros, sus medios de acceso y sus medios de apertura deben estar claramente marcados. La identificación y ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocibles desde una distancia igual al ancho de la cabina. Todas las leyendas deben estar escritas y entendibles por lo menos en idioma español. La ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser indicada por señales visibles a los ocupantes que se aproximan por el pasillo principal de pasajeros:

Debe haber señales ubicadas:

i) Por encima del pasillo, cerca de toda salida de emergencia de pasajeros ubicada sobre las alas o en otra ubicación en el techo si es más práctico debido a la baja altura del mismo;

ii) Cerca de toda salida de emergencia a nivel del piso para pasajeros excepto que un signo puede servir para dos salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente mediante esa señal;

iii) Sobre todo mampara o tabique divisorio que impide la visión hacia adelante o hacia atrás, a lo largo de la cabina de pasajeros para indicar las salidas de emergencias que estén más allá de dichos mamparas y que estén ocultas por ellos, salvo que si esto no es posible, la señal debe ser ubicada en otra localización apropiada.

2) Toda marca de salida de emergencia de pasajeros y toda señal de ubicación debe cumplir lo siguiente:

i) Debe tener letras rojas de al menos 1½ pulgadas de altura sobre fondo blanco iluminado. Este fondo debe tener un área de al menos 21 pulgadas cuadradas. Estas marcas no se pueden seguir usando si su luminosidad desciende bajo 250 microlúmines. Los colores pueden revertirse si eso aumenta la iluminación de emergencia de la cabina de pasajeros. La DGAC puede autorizar desviación de este requisito si encuentra que existen circunstancias especiales que hacen impracticable su cumplimiento y que la desviación propuesta provee un nivel equivalente de seguridad;

ii) Todo avión debe cumplir con los requisitos de marcación e iluminación para las salidas de emergencia en la forma y manera en que fue emitido su certificado de Tipo para la categoría transporte (RAD 25).

c) Iluminación de las marcas interiores de salidas de emergencia: Todo avión de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia independiente del sistema de iluminación principal. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambos sistemas, el principal y el de emergencia, si el suministro de energía del sistema de iluminación de emergencia es independiente del suministro de energía del sistema de iluminación principal:

El sistema de iluminación de emergencia debe:

1) Iluminar toda indicación y señal de ubicación de salidas de pasajeros;

2) Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros de modo que la iluminación promedio, cuando sea medida, cumpla con los requisitos de certificación para los cuales obtuvo su certificado de Tipo;

3) Para aviones que hayan obtenido el certificado de Tipo en su país de origen después del 1 de enero de 1958, incluir indicación de las vías de escape de emergencia en proximidad del suelo que cumpla con lo enunciado en 25.812 de este RAD.

d) Operación de las luces de emergencia: Excepto para las luces que forman parte de los subsistemas de iluminación de emergencia con lo indicado en sus requisitos de certificación (FAR part 25.812) según lo indicado en el párrafo (h) de esta sección, que sirven no más de un medio de ayuda, son independientes del sistema de iluminación de emergencia principal del avión y son automáticamente activadas cuando se despliegan los medios de ayuda, toda luz requerida por los párrafos (c) y (h) debe cumplir con lo siguiente:

1) Toda luz debe:

i) Ser operable manualmente tanto desde la cabina de mando como desde un puesto de la cabina de pasajeros que sea rápidamente accesible desde el asiento normal de un auxiliar de a bordo;

ii) Poseer un dispositivo que prevenga la actuación inadvertida del control manual; y

iii) Cuando esté armada o encendida desde otro puesto, permanezca iluminada o se ilumine aún después del corte de suministro de energía eléctrica normal del avión.

2) Toda luz debe ser armada o encendida durante el carreteo, despegue y aterrizaje. Para demostrar el cumplimiento de este párrafo no se necesita considerar una separación transversal vertical del fuselaje;

3) Toda luz de emergencia debe proveer el nivel de iluminación requerido durante no menos de 10 minutos en las condiciones ambientales críticas después de un aterrizaje de emergencia;

4) Todas las luces deben tener un dispositivo de control en la cabina. Para las posiciones de "armado", "encendido" y "apagado".

e) Operación de los manubrios de salidas de emergencia:

1) Para un avión de transporte de pasajeros para el cual se solicitó certificado de Tipo en su país de origen antes del 01-05-72, la ubicación de los manubrios de operación de las salidas de emergencia de pasajeros y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas mediante marcaciones en o cerca de las salidas, que sean legibles desde una distancia de 30 pulgadas (0.76 m).

Además, para toda salida de emergencia, Tipo I y Tipo II con un mecanismo del seguro por movimiento rotatorio del manubrio, las instrucciones para la apertura deben ser mostradas por:

i) Una flecha roja, que tenga un ancho de por lo menos, ¾ pulgadas (0,019) mts. en su eje y del doble en su punta, extendida a lo largo de un arco que abarque por lo menos, 70º, a un radio aproximadamente igual a ¾ de la longitud del manubrio;

ii) La palabra "abierto", en letras rojas de 1 pulgada (0,025m) de altura, ubicada horizontalmente cerca de la punta de la flecha.

2) Para aviones de transporte de pasajeros para los cuales la solicitud de certificado de Tipo en su país de origen fue hecha después del 01-05-1972, la ubicación de todo manubrio de operación de las salidas de emergencia de pasajeros, y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas bajo los requisitos con los cuales el avión obtuvo el certificado de Tipo. En esos aviones ningún manubrio de operación o cobertura de los manubrios de operación, puede continuar siendo usada si su brillo decrece por debajo de los 100 microlumens.

f) Accesos a las salidas de emergencia: Para todo avión de transporte de pasajeros, los accesos a las salidas de emergencia deben proveerse como sigue:

1) Todo pasillo entre áreas individuales de pasajeros o que conduzca hacia las salidas de emergencia Tipo I ó Tipo II, debe estar libre de obstáculos y ser de, por lo menos 20" ó 0,50 m de ancho;

2) Debe haber suficiente espacio cerca de toda salida de emergencia Tipo I ó II, para permitir a los miembros de la tripulación ayudar en la evacuación de los pasajeros sin reducir el ancho de los pasillos que son requeridos en el párrafo (f)(1) de esta sección. Sin embargo la DGAC puede autorizar desviaciones de este requisito si encuentra que existen circunstancias especiales que proveen un nivel de seguridad equivalente;

3) Debe haber acceso desde los pasillos principales a toda salida Tipo III y IV. Los accesos desde el pasillo a las salidas no deben estar obstruidos por asientos, literas u otros salientes que pudieran reducir la efectividad de la salida, además:

i) El pasillo de acceso debe tener por lo menos 10 pulgadas de ancho si las filas de asiento adyacentes a la salida tiene no más de 2 asientos y 20 pulgadas si esas filas tienen 3 asientos;

ii) La DGAC puede autorizar desviaciones del párrafo (f)(3)(i) de esta sección si determina que existen circunstancias especiales que hacen impracticable el cumplimiento con dicho párrafo. Estas circunstancias especiales incluyen, pero no están limitadas a las siguientes condiciones cuando ellas evitan cumplir, sin una reducción en el número total de asientos de pasajeros: salidas de emergencias localizadas muy próximas una de otra; instalaciones fijas como son lavatorios, cocinas de a bordo (galley), etc.; mamparas permanentemente montadas; un número insuficiente de filas de asientos por delante o detrás de la salida que permita el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas de asientos de más de 1 pulgada (2.54 cm); o un número insuficiente de estas filas que permitan el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas menor a 30 pulgadas (76,2 cm). Para esta solicitud de desvío se debe justificar razones creíbles de porqué el cumplimiento literal con los requisitos de certificación (RAD 25), es impracticable y una descripción de los pasos seguidos para alcanzar un nivel de seguridad tan cercano a aquel intentado en la certificación como sea practicable.

iii) La DGAC puede también autorizar una fecha de cumplimiento posterior a la fecha de certificación, si se ha determinado que existen circunstancias especiales que hicieron el cumplimiento con esta fecha impracticable. Una solicitud para desvió debe indicar los aviones para los cuales se alcanzó el cumplimiento en esa fecha el 03-12-92, e incluir un programa propuesto para el cumplimiento progresivo de los restantes aviones en la flota del explotador. En adición, el pedido debe incluir razones creíbles de porqué no fue logrado el cumplimiento en fecha más temprana.

4) Si es necesario pasar a través de pasillos entre los compartimientos de pasajeros para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida desde algún asiento en la cabina de pasajeros, los pasillos no deben ser obstruidos. No obstante, se pueden usar cortinas si ellas permiten la libre entrada a través del pasillo de pasajeros;

5) No se debe instalar ninguna puerta entre compartimientos de pasajeros;

6) Si es necesario pasar a través de una puerta que separa la cabina de pasajeros de otras áreas para alcanzar salidas de emergencia desde algún asiento de pasajeros, la puerta debe tener un medio para asegurarla en posición abierta, y la puerta debe estar asegurada en posición abierta durante todo despegue y aterrizaje. Los medios de

seguro deben ser capaces de resistir las cargas impuestas cuando la puerta es sometida a las fuerzas inerciales últimas, relativas a la estructura circundante de acuerdo a como fue certificado.

g) Marcas exteriores de salidas: Toda salida de emergencia de pasajeros y los medios para abrirlas desde el exterior deben ser marcadas en el exterior del avión. Debe haber una banda coloreada de dos pulgadas delineando toda salida de emergencia de pasajeros, sobre el lado exterior del fuselaje. Toda marca exterior incluyendo la banda, debe ser fácilmente distinguible desde el área circundante del fuselaje por contraste en el color. La marcación debe cumplir con lo siguiente:

1) Si la reflectancia de los colores oscuros es de 15% ó menor, la reflectancia de los colores claros debe ser de por lo menos 45%;

2) Si la reflectancia de los colores oscuros es mayor del 15%, se debe proveer una diferencia con el contraste de los colores claros de por lo menos 45%;

3) Las salidas que no estén al costado del fuselaje, deben tener medios externos de apertura e instrucciones aplicables marcadas claramente en rojo contra el color de fondo o si el rojo no es claro contra el color de fondo, en amarillo cromo brillante, y cuando los medios de apertura para tales salidas estén localizados solamente a un costado del fuselaje, una marcación clara a ese efecto debe ser provista del otro lado.

Reflectancia: es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

h) Iluminación de emergencia exterior y vías de escape:

1) Todo avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con luces exteriores que cumplan los requisitos de luces de emergencia exterior indicados en el párrafo (d) de esta sección;

2) Todo avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con vías de escape resistentes al deslizamiento que cumplan con los requisitos bajo los cuales el avión fue certificado.

i) Salidas a nivel del piso: Toda salida a nivel del piso en el costado del fuselaje que no sean aquellas que conduzcan al compartimiento de equipajes y carga, que no sean accesibles desde la cabina de pasajeros o que sea de 44 pulgadas (1.12 m) o más de alto y 20 pulgadas (0,50 m) o más de ancho, pero no más de 46 pulgadas (1,17 m) y toda salida del cono de cola o ventral excepto las salidas ventrales en los aviones M-404 y CV-240, debe cumplimentar los requisitos de esta sección para salidas de emergencia a nivel del piso. Sin embargo la DGAC puede otorgar una desviación a lo

requerido en este párrafo si encuentra que las circunstancias hacen impracticable su cumplimiento completo y que se ha alcanzado un nivel de seguridad aceptable.

j) Salidas de emergencia adicionales: Las salidas de emergencia aprobadas ubicadas en el compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencia requeridas deben satisfacer todas las prescripciones aplicables de esta sección, excepto los párrafos (f)(l), (2) y (3), y deben ser fácilmente accesibles.

k) Toda salida ventral y salida por el cono de cola, debe ser:

1) Diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta en vuelo;

2) Marcada con una placa legible, en idioma español, desde una distancia de 30 pulgadas (0,76 m) e instalada en una ubicación visible cerca de los medios de apertura de la salida, declarando que la salida ha sido diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta durante el vuelo.

l) Luces portátiles: Ninguna persona puede operar un avión de transporte de pasajeros, a menos que esté equipado con una provisión de linternas portátiles accesibles desde cada asiento normal del auxiliar de a bordo.

m) Excepto para un avión utilizado para operaciones según este RAD y teniendo una configuración de salida de emergencia instalada y autorizada para operación en la que es requerido para tener mas de una salida de emergencia de pasajeros en cada lado del fuselaje, ninguna salida de emergencia de pasajeros deberá estar a más de 60 pies (18,3m) de cualquier salida de emergencia de pasajeros sobre el mismo lado del mismo compartimiento del fuselaje, cuando se lo mide paralelamente al eje longitudinal del avión entre los ejes de salida más cercanos.

121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.

a) Ninguna persona puede operar un avión, a menos que estén disponibles durante el despegue, vuelo en ruta y aterrizaje:

1) Un asiento o litera aprobado para toda persona mayor de dos (2) años a bordo;

2) Un cinturón de seguridad aprobado para uso separado por toda persona a bordo mayor de dos años, excepto que dos personas ocupando una litera puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado y dos personas ocupando un sillón múltiple o asiento diván puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado sólo durante el vuelo de crucero.

b) Durante el carreteo, despegue y aterrizaje del avión toda persona a bordo deberá ocupar un asiento aprobado o litera, con su cinturón de seguridad

adecuadamente ajustado sobre él. Un cinturón de seguridad provisto para todo ocupante de un asiento, no debe ser usado durante el despegue y aterrizaje por más de una persona mayor de dos años. Sin embargo, un(a), niño(a) menor de 2 (dos) años puede:

1) Ser sostenido por un adulto que ocupa un asiento o litera; o

2) Si el niño(a) ocupa un sistema contenedor de niños aprobado, ofrecido por el titular del certificado siempre que:

i) El sistema contenedor aprobado para niños llevará una o más etiquetas como sigue:

(a) Aprobación de un gobierno extranjero siguiendo una orden técnica estándar o una etiqueta de fabricación mostrando que el asiento fue fabricado bajo los estándares de las Naciones Unidas.

ii) El titular del certificado cumpla los siguientes requisitos:

(a) El sistema contenedor debe ser asegurado en forma apropiada a un asiento o litera aprobados, orientados hacia adelante;

(b) El niño debe ser asegurado apropiadamente al contenedor y no debe exceder el límite de peso para el sistema contenedor; y

(c) El sistema contenedor debe mostrar la/s etiqueta/s apropiada/s;

c) Durante el despegue o aterrizaje ningún explotador debe permitir que un niño mayor de 2 años y menor de 12 utilice para asegurarse al asiento, ningún otro sistema que no sea el estándar para un asiento de pasajero;

d) Todo asiento de costado debe cumplir con los requisitos exigidos para su certificación en la categoría de avión de transporte de pasajeros;

e) Ningún titular debe despegar o aterrizar un avión, a menos que todos los respaldos de los asientos de pasajeros estén en posición vertical, excepto que la DGAC apruebe expresamente el desvío de este requisito.

Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, en cumplimiento de este párrafo.

1) Este párrafo no se aplica a respaldos de asientos ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con el párrafo 121.310 (f)(3) de esta sección;

2) Este párrafo no se aplica a los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse derechas por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del titular del certificado siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

f) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte, a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad combinado y arneses de hombros que cumplan con los requisitos exigidos para su certificación en la categoría de transporte:

1) Arneses de hombro y cinturones de seguridad y arneses de hombro combinados que han sido aprobados e instalados antes de 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arneses de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidas bajo las bases de certificación del avión.

g) Todo auxiliar de a bordo debe tener un asiento en el compartimiento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requisitos establecidos para su certificación en la categoría transporte:

1) Cinturones de seguridad y arneses de hombros combinados que han sido aprobados e instalados antes del 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión; y

3) Los requisitos exigidos en los párrafos (d), (g) y (e) no son aplicables a los asientos de pasajeros ocupados por auxiliares de vuelo.

h) Todo ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados, debe tener esos elementos adecuadamente colocados y asegurados sobre sí durante el despegue y aterrizaje, de modo que le permita realizar adecuadamente las tareas asignadas.

i) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de todo asiento desocupado, si están instalados, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la ejecución de sus tareas o con la rápida salida de los ocupantes en una emergencia.

121.312 Materiales para interiores de compartimientos.

a) Durante la primera revisión general (overhaul) de la cabina de un avión o en la renovación del interior de la cabina, todos los materiales en todo compartimiento usado por la tripulación o pasajeros que no reúnan los requisitos de aeronavegabilidad, deben ser reemplazados con materiales que reúnan los requisitos exigidos por la DGAC para aviones categoría transporte.

b) Los cojines de asientos, excepto aquellos de la tripulación de vuelo, en cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros deben llenar los requisitos de protección contra incendio exigidos por la DGAC.

121.313 Equipo misceláneos.

Ninguna persona puede conducir una operación bajo este RAD, a menos que esté instalado en el avión el siguiente equipo:

a) Si hay fusibles protectores instalados en el avión, el número de fusibles de repuesto aprobado para ese avión y adecuadamente descriptos en el manual del titular del certificado.

b) Un limpiaparabrisas o sistema equivalente para cada puesto de piloto.

c) Un sistema de distribución y suministro de energía que cumpla los requisitos especificados para su certificado de Tipo en la categoría transporte o que sea capaz de producir y distribuir la carga para los equipos e instrumentos requeridos con el uso de potencia externa, si falla alguna de las fuentes de potencia o componentes del sistema de distribución de energía. El uso de elementos comunes en el sistema puede ser aprobado si la DGAC encuentra que ellos están diseñados para estar protegidos razonablemente del mal funcionamiento. Los generadores de energía accionados por los motores, deben estar cuando se usan en motores separados.

d) Medios para indicar si es adecuada la energía que se está suministrando a los instrumentos de vuelo requeridos.

e) Dos sistemas independientes de presión estática con salida a la presión atmosférica externa de modo que sean afectados lo menos posible por las variaciones de flujo de aire, humedad o algún otro agente externo e instalados de modo que sean herméticos, excepto para la ventilación.
Cuando se prevea un medio para transferir un instrumento desde su sistema de operación primario a un sistema alterno, dicho medio debe incluir un control de posición que debe estar marcado para indicar claramente cuál sistema se está usando.

f) Una puerta entre los compartimientos de pasajeros y los compartimientos de pilotos con medios de cierre para evitar que los pasajeros la abran sin permiso de los pilotos.

g) Una llave para cada puerta que separe un compartimiento de pasajeros de otro compartimiento que tenga salidas de emergencia. La llave debe ser ostensible rápidamente por todo miembro de la tripulación.

h) Una placa en cada puerta que sea medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida, que indique que debe estar abierta durante el despegue y el aterrizaje.

i) Medios para que la tripulación en una emergencia, pueda abrir toda puerta que conduzca a un compartimiento que sea accesible normalmente a los pasajeros y que pueda ser cerrada por ellos.

121.314 Compartimiento de carga y equipaje.

a) Todo compartimiento de Clase C ó D, con un volumen mayor a 200 pies cúbicos (5,66 m^3) debe tener paneles de techo y de paredes laterales construidos de:

1) Resina reforzada con fibra de vidrio;

2) Materiales que cumplan con los requisitos de ensayo establecidos por la autoridad de certificación; o

3) Aluminio en el caso de instalaciones de revestimientos aprobados antes del 20-03-89.

b) Para el cumplimiento con esta sección el término revestimiento incluye cualquier detalle de diseño como por ejemplo juntas o refuerzos, que no deben afectar la capacidad del compartimiento para impedir la propagación de fuego.

121.315 Procedimientos de verificaciones de cabina de mando.

a) Todo titular del certificado deberá proveer un procedimiento de verificación de cabina de mando aprobado para todo tipo de avión.

b) Los procedimientos aprobados deben incluir todo punto (ítem) necesario para que la tripulación de vuelo haga las pruebas por seguridad antes del encendido de los motores, despegue o aterrizaje y en emergencias de motor o sistemas. Los procedimientos deben ser diseñados de modo que un miembro de la tripulación no necesite confiar en su memoria para recordar los puntos (ítems) que se deben verificar.

c) Los procedimientos aprobados deben ser fácilmente utilizables en la cabina de mando de todo avión y la tripulación de vuelo debe seguirlos cuando opere el avión.

121.316 Tanques de combustible.

Todo avión de categoría transporte impulsado con motores de turbina debe tener sus tanques de combustible cubiertos por material resistente al fuego y resistente a la penetración de fragmentos de gomas y otros fragmentos o por lo menos debe minimizar la penetración y deformación producida por tales fragmentos.

121.317 Información a los pasajeros.

a) Excepto a lo prescrito en 121.309 y 121.310, ninguna persona debe operar un avión, a menos que esté equipado con señales de información al pasajero que cumpla los requisitos de información de señales y placas de información al pasajero de ese avión. Excepto a lo previsto en 121.309 y 121.310 de esta sección, la señal debe ser construida de manera que la tripulación de vuelo pueda encenderlas o apagarlas.

b) Excepto a lo previsto en 121.309 y 121.310 de esta sección la señal de "asegure su cinturón" debe ser encendida durante cualquier movimiento en la superficie, para todo despegue y aterrizaje, y cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario.

c) Ninguna persona debe operar un avión en un vuelo en el cual está prohibido fumar a menos que la señal de información al pasajero de "No Fumar" esté encendida durante todo el vuelo o una o más placas de "No fumar", que cumpla con los requisitos del certificado de Tipo para la categoría transporte estén fijados durante el vuelo entero.

d) Ninguna persona debe operar un avión de transporte de pasajeros, bajo este RAD, a menos que por lo menos una señal legible o una placa que diga "Asegure su cinturón mientras este sentado", sea visible desde todo asiento de pasajero.

e) Ninguna persona debe operar un avión de pasajeros, a menos que tenga instalado en todo lavatorio una placa que especifique que es penado por la ley alterar los detectores de humo instalados en ese lavatorio.

f) Todo pasajero que ocupe un asiento o litera debe ponerse el cinturón de su asiento mientras la señal de "asegure su cinturón" (falten seat belt) esté encendida.

g) Ninguna persona debe fumar mientras la señal de "No Fumar", (No smoking),este encendida o si una placa de no fumar esté instalada, excepto que el piloto al mando puede autorizar fumar en la cabina de vuelo, excepto durante el movimiento del avión en la superficie o despegue y aterrizaje.

h) Ninguna persona debe fumar en el lavatorio de un avión.

i) Ninguna persona debe alterar, inhabilitar o destruir un detector de humo instalado en un avión.

j) En todos los vuelos la señal de "no fumar" debe estar encendida durante movimientos en la superficie, aterrizaje o cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario.

k) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones que le sean impartidas por un miembro de la tripulación referente a cumplir con los párrafos (f), (g), (h) e (i) de esta sección.

l) Un titular de certificado puede operar un avión certificado en cualquier categoría si está equipado por lo menos con una señal o letrero que sea legible por toda persona sentada en la cabina, que especifique "asegure su cinturón" (Fasten seat belt) y durante cualquier movimiento en la superficie y para todo despegue, aterrizaje y en cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario. Un tripulante oralmente instruye a los pasajeros para asegurarse los cinturones.

121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.

Ninguna persona puede operar un avión con capacidad para más de 19 pasajeros de acuerdo con este RAD, si no está equipado con un sistema de comunicación con el pasajero que:

a) Sea capaz de operar independientemente del sistema intercomunicador de la tripulación requerido en 121.319, excepto teléfonos auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización.

b) Debe estar adecuadamente aprobado como se prescribe en 21.305 de este Reglamento.

c) Sea accesible para uso inmediato, desde toda las ubicaciones de los tripulantes en la cabina de pilotos.

d) Sea accesible para usar por lo menos uno de los puestos de auxiliar de a bordo, en el compartimiento de pasajeros. Todo micrófono del sistema de comunicación con el pasajero para uso de los auxiliares de a bordo, debe estar ubicado adyacente al asiento del auxiliar de a bordo que esté ubicado cerca de toda salida de emergencia requerida a nivel del piso en el compartimiento de pasajeros, y ser fácilmente accesible al auxiliar de a bordo, sentado.

e) Debe ser capaz de operarse dentro de los diez segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en el compartimiento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible.

f) La transmisión debe ser audible desde todos los asientos de pasajeros, lavatorios y asientos de auxiliares de a bordo y puestos de trabajo; y

g) Debe ser capaz de operar por al menos durante 10 minutos, cuando todas las otras fuentes de energía están inoperativas.

121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.

a) Ninguna persona debe operar un avión de acuerdo con este RAD, a menos que el avión esté equipado con un sistema de intercomunicación de la tripulación, que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con el público, requerido por 121.318 (a), excepto teléfonos, auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización;

2) Cumpla los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) El sistema de intercomunicación de la tripulación, requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe haber sido adecuadamente certificado y cumplir lo prescrito en 121.305 de este Reglamento. Además:

1) Se debe proveer un medio de comunicación de dos vías entre la cabina de piloto; y:

i) Toda cabina de pasajeros;

ii) Toda cocina (galley) que esté localizada en otro nivel que no sea la cabina de pasajeros.

2) Debe ser accesible para uso inmediato, desde todo los puestos de piloto en la cabina de mando;

3) Debe ser accesible para ser usado desde por lo menos un puesto de auxiliar de a bordo, en cada cabina de pasajeros;

4) Debe ser capaz de operarse dentro de los 10 segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en toda cabina de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible; y

5) Para aviones grandes impulsados por motores de turbina:

i) Debe ser accesible para el uso adecuado desde los puestos de auxiliares de a bordo, de modo que todas las salidas de emergencia a nivel del suelo o vías de acceso a aquellas salidas, en el caso de salidas localizadas dentro de las cocinas de a

bordo en toda cabina de pasajeros sean observables desde uno o más puestos, así equipados;

ii) Debe tener un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales, para que los miembros de la tripulación alerten a los auxiliares de a bordo y viceversa;

iii) El sistema de alarma requerido por el párrafo (b)(5)(ii) de esta sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada determine si se trata de una llamada normal o de emergencia; y

iv) Cuando el avión está en tierra debe proveer medios de comunicación de dos vías, entre el personal de tierra y por lo menos dos tripulantes cualesquiera, en la cabina de mando. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra debe estar ubicado de modo que el personal que usa el sistema pueda evitar ser visto desde dentro del avión.

121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.

Ninguna persona puede operar un avión de noche, a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos, además de aquellos requeridos por las 121.305 hasta 121.321, de este Reglamento.

a) Luces de posición.

b) Una luz anticolisión.

c) Dos luces de aterrizaje.

d) Luces de instrumentos que posean suficiente iluminación como para que sean fácilmente legibles todos los instrumentos requeridos, interruptores o instrumentos similares. Las luces deben ser instaladas de modo que los rayos de luz no den directamente sobre los ojos de la tripulación de vuelo, y que no haya reflejos que perturben la visión. Debe haber medios para controlar la intensidad de la iluminación a menos que se demuestre que no es necesario.

e) Un sistema indicador de velocidad relativa del aire con tubo pitot calefaccionado o dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.

f) Un altímetro sensitivo.

g) Un indicador de viraje y de inclinación y desplazamiento lateral.

h) Un indicador de actitud de vuelo.

i) Un indicador de rumbo (giroscopio direccional).

j) Un dispositivo que indique, en la cabina de mando, la temperatura exterior.

k) Un reloj de precisión que indica la hora en, horas, minutos y segundos.

l) Un indicador de velocidad vertical.

m) Una brújula magnética.

n) Un transmisor\receptor radioeléctrico HF y VHF para radiotelefonía.

o) Los requisitos de (g), (h) é (i) anteriores pueden satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o por sistemas integrados, directores de vuelo, con tal que se conserven las garantías contra la falla total inherente a los tres instrumentos por separado.

121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techo de nubes.

Ninguna persona debe operar un avión bajo condiciones IFR o sobre el techo de nubes, a menos que éste sea equipado con los instrumentos y equipos que establecidos en 121.323 (b), (c) y (d), además de aquellos requeridos en 121.305 a 121.319.

121.327 Oxígeno suplementario: Aviones impulsados por motores recíprocos.

a) Generalidades: Excepto donde el oxígeno suplementario esté provisto de acuerdo con la 121.331, ninguna persona debe operar un avión, a menos que el oxígeno suplementario sea suministrado y utilizado de acuerdo a lo establecido en los párrafos (b) y (c) de esta sección. La cantidad de oxígeno suplementario requerido para una operación particular está determinada en base a las altitudes y duración del vuelo, consistentes con los procedimientos de operación establecidos para toda operación y ruta.

b) Tripulantes:

1) En altitudes de presión de cabina sobre los 10,000 pies y hasta los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado, usado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo en servicio en la cabina de vuelo, y debe ser proporcionado a los otros tripulantes, para esa parte del vuelo a dichas altitudes que sea más de treinta (30) minutos de duración;

2) En altitudes de presión de cabina sobre los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo que este trabajando en la cabina de vuelo, y debe ser proporcionado a otros miembros de la tripulación, durante el tiempo de vuelo completo a dichas altitudes;

3) Cuando el tripulante de vuelo es requerido a usar oxígeno deberá usarlo continuamente, excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u otro dispensador en conexión con sus tareas regulares. Los tripulantes en espera quienes son llamados o definitivamente van a trabajar en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo, deben ser provistos con una cantidad suplementaria de oxígeno igual a lo provisto a los tripulantes en trabajos distintos a aquellos que estén trabajando en la cabina de vuelo. Si un tripulante que está a la espera no es llamado y no estará trabajando en la cabina de vuelo durante el resto del vuelo, él es considerado como un pasajero para los propósitos de requisitos suplementarios de oxígeno.

c) Pasajeros: Todo titular de certificado proporcionará un suministro de oxígeno, aprobado para la seguridad del pasajero, de acuerdo con lo siguiente:

1) Para vuelos de más de treinta (30) minutos de duración a presión altura de cabina, sobre 8,000 pies y hasta 14,000 pies, oxígeno suficiente para 30 minutos para el 10% de los pasajeros;

2) Para vuelos a presión altura de cabina, sobre los 14,000 pies hasta los 15,000 pies, oxígeno suficiente para esa parte del vuelo a dichas altitudes para un 30% de los pasajeros;

3) Para vuelos en altitudes de presión de cabina, sobre los 15,000 pies, oxígeno suficiente para todo pasajero transportado durante el vuelo entero a dichas altitudes.

d) Para los propósitos de esta sección "altitud de presión de cabina" significa la presión altitud correspondiente con la presión de cabina del avión y "altitud de vuelo" significa la altitud sobre el nivel del mar a la cual el avión es operado.

1) Para aviones con cabina no presurizadas, presión de altura de “cabina” y “altitud de vuelo” significan la misma cosa.

121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia, aviones impulsados por motores de turbina.

a) Generalidades: Cuando se opera un avión impulsado por motores de turbina, el titular equipará el avión con oxígeno de subsistencia y equipo de distribución del mismo, para su uso según se especifica en esta sección:.

1) La cantidad de oxígeno provista debe ser, por lo menos la necesaria para cumplir los párrafos (b) y (c) de esta sección;

2) La cantidad de oxígeno para subsistencia y primeros auxilios, requerida para una operación particular que cumpla con las normas de esta sección, está determinada en base a la presión altura de cabina y duración de vuelo, de acuerdo con los procedimientos de operación establecidos para toda operación y ruta;

3) Los requisitos para aviones con cabinas presurizada, se determinan sobre la base de la presión altura de cabina y asumiendo que de la falla en la presurización de la cabina ocurrirá a una altura o "punto de vuelo" que es más crítico desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que después de la falla, el avión descenderá de acuerdo con los procedimientos de emergencia especificados en el manual de vuelo del avión, sin exceder sus limitaciones de operaciones, a una altura de vuelo que permitiera la finalización exitosa del vuelo;

4) Seguidamente a la falla, la presión altura de cabina se considera igual a la altura de vuelo a menos que se demuestre que ninguna falla probable de la cabina o equipo de presurización resultará en una presión altura de cabina igual a la altura de vuelo;

5) Bajo esas circunstancias, la máxima altura de presión de cabina alcanzada puede ser usada como base para la certificación o la determinación del suministro de oxígeno o ambas.

b) Tripulación: Todo titular de certificado deberá proveer suministro de oxígeno para la tripulación, de acuerdo con lo siguiente:

1) En altitudes de cabina presurizada sobre 10,000 pies hasta los 12,000 pies, el oxígeno debe ser provisto y usado por todo miembro de la tripulación de vuelo que trabaja en la cabina de mando y debe ser provisto para otros miembros de la tripulación, para dicha parte del vuelo a dichas altitudes que es de más de treinta (30) minutos de duración;

2) Presión altura en cabina presurizada sobre los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo en tareas en la cabina de mando y debe ser provista a otros miembros de la tripulación durante el vuelo entero a dichas altitudes;

3) Cuando el tripulante de vuelo es requerido a usar oxígeno deberá usarlo continuamente, excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u otro dispensador en conexión con sus tareas regulares. Los

tripulantes en espera quienes son llamados o definitivamente van a trabajar en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo, deben ser provistos con una cantidad suplementaria de oxígeno igual a lo provisto a los tripulantes en trabajo, distintos a aquellos que estén trabajando en la cabina de vuelo. Si un tripulante que está a la espera no es llamado y no estará trabajando en la cabina de vuelo durante el resto del vuelo, él es considerado como un pasajero para los propósitos de requerimientos suplementario de oxígeno.

c) Pasajeros: Todo titular del certificado deberá proveer un suministro de oxígeno para los pasajeros, de acuerdo a lo siguiente:

1) Para vuelos a presión de altitud de cabina, por encima de los 10,000 pies hasta los 14,000 pies hasta los 15,000 pies inclusive, suficiente oxígeno para las partes del vuelo a esa altitud que dure más de treinta (30) minutos, para el 10% de los pasajeros;

2) Para vuelos a presión de altitud de cabina, por encima de los 14,000 pies hasta los 15,000 pies inclusive, suficiente oxígeno para el vuelo a esa altitud para el 30% de los pasajeros;

3) Para vuelos a presión de altura de cabina, por encima de los 15,000 pies, suficiente oxígeno para todo pasajero transportado, durante todo el vuelo de esa altitud.

121.331 Requisitos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones impulsados por motores recíprocos.

a) Cuando se opere un avión con cabina presurizada impulsado por motor recíproco, todo titular del certificado equipará el avión para que cumpla con los párrafos (b) hasta (d) de esta sección en el caso de que falle la cabina presurizada.

b) Para la tripulación: Cuando se opera altitudes de vuelo sobre los 10,000 pies, el titular del certificado proporcionará suficiente oxígeno para todo tripulante durante todo el vuelo a esas alturas y no menos de dos (2) horas de abastecimiento para todo tripulante en vuelo que esté trabajando en la cabina de mando. El abastecimiento durante dos horas es aquella cantidad de oxígeno para una tasa constante de descenso desde la altitud de operación certificada máxima del avión a los 10,000 pies en diez (10) minutos y seguido por ciento diez (110) minutos a la altitud de 10,000 pies. El oxígeno requerido en 121.337 puede ser considerado para determinar el abastecimiento suplementario para la respiración requerido para los tripulantes de vuelo en sus tareas en la cabina de mando en el caso de falla en la cabina de presurización.

c) Para pasajeros: Cuando se está operando en altitud de vuelo sobre los 8,000 pies, el titular del certificado proporcionará oxígeno como sigue:

1) Cuando un avión no está volando a una altitud de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el oxígeno necesario para treinta (30) minutos en un 10% de los pasajeros, si en cualquier punto a lo largo de la ruta a ser volada al avión puede descender con seguridad a una altitud de vuelo de 14,000 pies o menos en sólo cuatro (4) minutos;

2) Si el avión no puede descender a una altitud de vuelo de 14,000 pies o menos dentro los cuatro (4) minutos, el abastecimiento de oxígeno siguientes será provisto:

i) Para aquella parte del vuelo que es de más de cuatro (4) minutos de duración a las altitudes de vuelo por encima de los 15,000 pies, el abastecimiento requerido en 121.327 (c)(2);

ii) Para aquella parte del vuelo a altitudes de vuelo por sobre los 14,000 pies, hasta e incluyendo los 15,000 pies, el abastecimiento requerido por 121.327 (c)(2).

iii) Para vuelos a altitudes de vuelo sobre los 8,000 pies hasta e incluyendo los 14,000 pies, oxígeno suficiente para treinta (30) minutos para el 10% de los pasajeros.

3) Cuando un avión está volando a una altitud de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el oxígeno necesario para treinta (30) minutos para el 10% de los pasajeros durante todo el vuelo (incluyendo descenso de emergencia) sobre los 8,000 pies, hasta e incluyendo los 14,000 pies, y cumplir con los párrafos 121.327 (c)(2) y (3) para vuelos sobre los 14,000 pies.

d) Para los propósitos de esta sección, se supone que la falla en la presurización en la cabina ocurre en el momento durante el vuelo que es crítico desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que después de la falla el avión descenderá sin exceder sus limitaciones de operaciones normales, volar a altitudes permitidas dentro del vuelo seguro con respecto al despegue del terreno.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones turboreactores con cabina presurizada.

a) Generalidades: Cuando se opera un avión con cabina presurizada, el titular del certificado deberá suministrar oxígeno y equipo de distribución del mismo para cumplir con los párrafos (b) a (e) de esta sección, en el caso de falla de la presurización de cabina.

b) Tripulación: Cuando se opera a altitud de vuelo, por encima de los 10,000 pies, el titular del certificado deberá suministrar suficiente oxígeno para cumplir con la

sección 121.329 pero con un suministro de no menos dos (2) horas para cada miembro de la tripulación de vuelo en tareas en la cabina de vuelo.

El suministro de dos (2) horas requeridas es esa cantidad de oxígeno necesaria para una razón de descenso constante desde la máxima altitud certificada de operación hasta los 10,000 pies en diez (10) minutos y seguido de ciento diez (110) minutos a 10,000 pies. El oxígeno requerido en el caso de una eventual falla de la presurización de la cabina por el RAD 121.337 puede ser incluido en la determinación del suministro de oxígeno requerido para los tripulantes en la cabina de vuelo.

c) Uso de las máscaras de oxígeno por los miembros de la tripulación:

1) Cuando se opera a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, todo tripulante de vuelo en tareas en la cabina de vuelo, debe ser provisto de una máscara de oxígeno diseñada de tal modo que pueda ser colocado rápidamente en su rostro desde su puesto de trabajo, adecuadamente asegurada, sellada y suministre oxígeno a requerimiento, y diseñada de tal modo que después de ser colocada en la cara, no interfiera con la inmediata comunicación entre la tripulación de vuelo y los otros tripulantes de vuelo mediante el sistema de la intercomunicación del avión. Cuando no ha sido operado a altitudes de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, la máscara de oxígeno debe ser mantenida en condición para utilizarse y localizarse de manera tal que esté al alcance inmediato del tripulante de vuelo mientras está en sus puestos de trabajo;

2) Cuando se opera a altitudes de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el piloto en los controles del avión en todo momento llevará y usará la máscara de oxígeno segura, sellada y suministrando oxígeno de acuerdo a lo siguiente:

i) Un piloto no necesita llevar y usar una máscara de oxígeno mientras esté en o por debajo del nivel de vuelo 410, si todo tripulante de vuelo en su trabajo de la cabina de vuelo puede colocarse rápidamente el tipo de máscara de oxígeno que el titular del certificado haya demostrado que puede ser colocada en la cara en su posición correcta propiamente asegurada, sellada y suministrando oxígeno de acuerdo a demanda con una mano y dentro los cinco (5) segundos:

(a) Para aviones que tengan una configuración de más de treinta (30) asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de tripulante o una capacidad de carga paga de más de 7,500 libras a, o por debajo de nivel 410;

(b) Para aviones que tengan una configuración de asientos de menos de 31 asientos excluyendo cualquier asiento de tripulante requerido y una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos a, o nivel de vuelo de 350.

ii) Siempre que una máscara de oxígeno del tipo de uso rápido se va a usar bajo esta sección, el titular debe también mostrar que la máscara puede ser colocada en el rostro sin obstruir los espejuelos o y sin impedir la acción del tripulante de vuelo proseguir con sus deberes asignados en una emergencia. La máscara de oxígeno después de haber sido colocada debe proveer comunicación inmediata entre los tripulantes de vuelo y otros miembros de la tripulación de vuelo dentro del sistema de intercomunicación del avión.

3) No obstante, el párrafo (c)(2) de esta sección, si por cualquier razón en cualquier momento es necesario para un piloto dejar su asiento de los controles del avión cuando está operando en altitudes de vuelo por sobre el nivel de vuelo 250, el otro piloto en los controles debe colocarse y usar su máscara de oxígeno hasta que el otro piloto haya retornado a su asiento de trabajo;

4) Antes del despegue de un vuelo, todo tripulante de vuelo personalmente chequeará su equipo de oxígeno para asegurar que la máscara de oxígeno está funcionando, se ajusta apropiadamente y conecta a las terminales de abastecimiento apropiadas, y que el suministro de oxígeno y la presión es adecuada para el uso.

d) Provisión de equipo de oxígeno portátil por auxiliares de cabina: Todo auxiliar deberá, durante un vuelo a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo (250), estar provisto de un equipo portátil de oxígeno por lo menos quince (15) minutos de suministro de oxígeno, a menos que se demuestre que suficientes unidades de oxígeno portátil con máscaras o salidas, están distribuidas a lo largo de toda cabina para asegurar la inmediata accesibilidad de oxígeno para todo auxiliar de cabina sin importar su ubicación en el momento de la depresurización.

e) Ocupantes de la cabina de pasajeros: Cuando el avión está operando a altitudes de vuelo por encima de 10,000 pies, se debe proveer el siguiente suministro de oxígeno para el uso de los ocupantes de la cabina de pasajeros:

1) Cuando el avión certificado para operar a altitudes de vuelo por encima de e incluyendo, el nivel de vuelo 250, pueda descender con seguridad en cualquier punto a lo largo de la ruta, a una altitud de vuelo de 14,000 pies, o menos en cuatro (4) minutos o menos, se deben proveer oxígeno en la cantidad (o porcentaje) prevista por esta sección por un período

de treinta (30) minutos para al menos el 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros;

2) Cuando el avión se opera a altitudes de vuelo por encima de, e incluyendo el nivel de vuelo 250 y no puede descender seguramente a una altitud de vuelo de 14,000 pies, dentro de los cuatro (4) minutos o cuando un avión sea operado a altitudes de vuelo por encima del nivel doscientos cincuenta (250), se debe proveer oxígeno en la cantidad (proporcional) prescrita por esta sección para no menos de 10% de los pasajeros para el vuelo entero luego de la depresurización de la cabina, a altitudes de presión de cabina por encima de los 10,000 pies hasta 14,000 pies inclusive y según corresponda para permitir el cumplimiento con la sección 121.329 (c)(2) y (3), excepto que deba haber no menos de diez (10) minutos de suministro de oxígeno para los pasajeros;

3) Para el tratamiento de primeros auxilios de ocupantes que por razones fisiológicas puedan requerir oxígeno no diluido, seguidamente al descenso desde las altitudes de presión de cabina por encima del nivel de vuelo 250, se debe proveer un suministro de oxígeno suficiente para, por lo menos el 26% de los pasajeros un flujo de 4 litros por minutos para el vuelo entero después de la depresurización a altitudes de presión de cabina por encima de los 8,000 pies, pero en ningún caso, a menos de una persona;

4) Un apropiado número de unidades de distribución, que en ningún caso debe ser menor que dos, se debe proveer con un medio para que los auxiliares de a bordo usen estos suministros.

f) Instrucciones a los pasajeros: Antes de que el vuelo sea conducido sobre el nivel de vuelo 250, un miembro de la tripulación instruirá a los pasajeros en la necesidad de usar oxígeno en el evento de una depresurización de la cabina y le señalará la ubicación y demostrará el uso del equipo que proporciona oxígeno.

121.335 Equipo estándar.

a) Aviones impulsados con motores recíprocos. El aparato del oxígeno, la razón mínima del flujo de oxígeno y el abastecimiento del oxígeno necesario para cumplir con 121.327, deberán cumplir las normas establecidas, excepto que si el titular del certificado demuestra que el cumplimiento con esas normas es impracticable, la DGAC puede autorizar cambios de dichas normas que encuentre inapropiadas, proporcionando un nivel de seguridad aceptable.

b) Aviones impulsados por motores de turbina.

c) El equipo de suministro de oxígeno, la razón mínima de flujo de oxígeno y el suministro de oxígeno necesario para cumplir con 121.329 y 121.333 de este Reglamento, debe cumplir con las normas establecidas, excepto que si el titular del certificado demuestra que el cumplimiento con aquellas normas es impracticable, la DGAC puede autorizar cualquier cambio de aquellas normas que determine que proveen un nivel de seguridad apropiado.

121.337 Equipo de protección para respiración (PBE).

a) El titular del certificado proveerá un equipo aprobado de protección de respiración (PBE), que cumpla con los requisitos de equipo, gas de respiración y comunicaciones, contenidos en el párrafo (b) de esta sección.

b) Aviones de cabina presurizada y no presurizada.

Excepto lo previsto en el párrafo (f) de esta sección, ninguna persona debe operar un avión, a menos que tenga un equipo de protección de respiración que cumpla con los requisitos de esta sección:

1) Generalidades: El equipo debe proteger a la tripulación de vuelo de los efectos de humo, dióxido de carbono u otros gases tóxicos o una deficiencia circunstancial de oxígeno causada en un avión por otra causa que no sea una depresurización, mientras los tripulantes se hallan en sus puestos de vuelo, y deberá protegerlos de los efectos mencionados mientras se encuentren combatiendo un fuego a bordo;

2) El equipo debe ser regularmente inspeccionado con guías de inspección y los períodos de inspección establecidos por el fabricante del equipo para asegurar su continuidad de servicio y el inmediato cumplimiento de su función en caso de una emergencia.

Los períodos de inspección pueden ser cambiados si el titular del certificado demuestra que los cambios provistos proveen un nivel de seguridad adecuada.

3) Aquella parte del equipo que protege los ojos no debe disminuir la visión del usuario en una magnitud que le impida al tripulante cumplir su tarea y debe permitir que los anteojos correctivos se usen sin la disminución de la visión o pérdida de la protección requerida por el párrafo (b)(1) de esta sección.

4) El equipo mientras esté en uso, debe permitir a la tripulación de vuelo la comunicación usando el equipo de radio del avión y la comunicación por el intercomunicador en todo momento mientras estén en sus puestos de servicio. El equipo mientras esté en uso debe además, permitir las comunicaciones de intercomunicación de las tripulaciones

entre todo los puestos de tripulante de vuelo en la cabina del piloto y por lo menos un asistente de vuelo en la cabina de pasajeros;

5) El equipo mientras esté en uso, debe permitir a cualquier tripulante, el uso del sistema de intercomunicación del avión en cualquier posición del asistente de vuelo referente al párrafo (b)(4) de esta sección;

6) También se puede usar el equipo para proveer el oxígeno suplementario requerido por esta sección, cumpliendo con las normas de equipo de oxígeno de la 121.335, de este Reglamento.

7) La duración y suministro de los sistemas o equipos de los protectores de respiración de gas son los siguientes:

   i) El equipo debe suministrar gas para respirar por quince (15) minutos a una altura de presión de 8,000 pies, para lo siguiente:

      (a) Tripulación de vuelo, mientras realice tareas en la cabina de vuelo; y

      (b) Tripulación de vuelo, mientras actúe combatiendo un incendio en vuelo.

   ii) El sistema de respiración de gas para sí mismo, no debe ser peligroso ni en sus métodos de operación, ni en sus efectos sobre otros componentes;

   iii) Los sistemas de respiración de gas u otros que no sean generadores de oxígeno químico, deben tener un método que permita a la tripulación una determinación rápida, durante el prevuelo del equipo, de la cantidad de oxígeno de respiración disponible en toda fuente de suministro como se describe en el párrafo (c) de esta sección;

   iv) Para todo generador de oxígeno químico, el equipo del sistema suplementario debe cumplir los requisitos exigidos por el Certificado de Tipo para transporte. (RAD 25).

8) Protección contra humo y vapores: Equipo para protección de la respiración con un suplemento de gas para respiración fijo que cumpla con los requisitos de esta sección debe estar convenientemente localizado en la cabina de vuelo y debe ser de fácil acceso para todo miembro de la tripulación de vuelo requerido en su lugar asignado de tareas;

9) Extinción de fuego: Equipo para protección de la respiración (PBE) con un suministro de gas para respiración portátil que cumpla con los requisitos de esta sección debe ser fácilmente accesible y convenientemente localizado para el uso inmediato por los miembros de la tripulación al combatir un fuego como sigue:

i) Un PBE, es requerido para todo extinguidor de mano de fuego, localizado en cada "cocina"(galley), otra en una cocina (galley) localizada en los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación;

ii) Uno en la cabina de mando, excepto que la DGAC autorice otra ubicación para este equipo de protección de respiración (PBE) si en circunstancias especiales resulta impracticable el cumplimiento y que la desviación propuesta provea un nivel de seguridad apropiado;

iii) Uno en todo compartimiento de pasajeros, uno localizado dentro de los 3 pies a partir de todo extinguidor de mano de fuego requerido por la sección 121.309, de este RAD excepto que la DGAC autorice una desviación permitiendo ubicar los PBE a más de 3 pies de los extinguidores requeridos si existen circunstancias especiales que hagan impractico el cumplimiento de ésta norma y la desviación propuesta provee un nivel de seguridad apropiado.

c) Prevuelo chequeo del equipo:

1) Antes de todo vuelo, cada punto (item) del PBE en las estaciones de servicios de los tripulantes debe ser chequeado por el tripulante quien usara el equipo para asegurar que:

i) Los sistemas generadores químicos de oxígeno estén funcionando, estén en servicio y que se ajusten apropiadamente, a menos que tengan un tipo de ajuste universal, y que esté conectado al suministro de terminales y que el abastecimiento del gas de respiración y la presión sean adecuados para el uso; y

ii) Para sistemas generadores de oxígeno químico, que funcionen y que se ajusten apropiadamente, a menos que tenga un tipo de ajuste universal.

2) Todo punto (item) del PBE localizado en cada estación de trabajo del tripulante debe ser chequeado por un tripulante designado para asegurarse que cada uno esté apropiadamente puesto y utilizable y para

los distintos sistemas generadores químicos de oxígeno, que el suministro de gas de respiración este plenamente cargado. Todo titular de certificado en su manual de operaciones, debe designar por lo menos un miembro de la tripulación para realizar esos chequeos antes del despegue del avión para su primer vuelo del día.

121.339 Equipo de emergencia para operaciones extendidas sobre agua.

a) Excepto donde la DGAC mediante enmienda de las especificaciones de operaciones del titular del certificado, requiera a bordo todos o solo algunos de los artículos listados más abajo, que por solicitud del titular del certificado, la DGAC permita excepciones para una operación particular prolongada sobre el agua; ninguna persona puede operar un avión en operaciones prolongadas sobre el agua sin tener en el avión el siguiente equipo:

1) Un chaleco salvavidas con una luz de tipo aprobado para la localización de sobreviviente, para cada ocupante del avión;

2) Suficientes balsas salvavidas, toda equipada con una luz de tipo aprobado localizadora de sobrevivientes, con una capacidad y flotabilidad para acomodar todos los ocupantes del avión. A menos que sean provistos salvavidas en exceso, la flotabilidad y la capacidad de las balsas deben acomodar a todos los ocupantes del avión en el caso de pérdida de una de las balsas de mayor capacidad;

3) Por lo menos un dispositivo de señalización pirotécnica para toda balsa salvavidas;

4) Un transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia que cumpla con los requisitos aplicables de la OTE-C 91 u OTE-C126 (Orden Técnica Estándar, Technical Standard Order, TSO, del fabricante).

Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas o recargadas si fueran recargables, cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora (tiempo acumulativo) y cuando el 50% de su vida útil o para las baterías recargables, el 50% de la vida útil de la carga, ha expirado como lo establece la fabricación del transmisor bajo OTE-C 91, párrafo (g.2). La nueva fecha de expiración del reemplazo o recarga de la batería, debe estar marcada legiblemente sobre la parte externa del transmisor.

Los requisitos de la vida útil o de carga, de este párrafo no se aplican a baterías tales como baterías activadas por agua, que no se ven afectadas por el tiempo de almacenamiento.

b) Las balsas salvavidas, los chalecos salvavidas y el transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia requerido, deben ser de fácil accesibilidad en el caso de amarizaje forzoso y los procedimientos de preparación no deben demandar un tiempo apreciable. Estos equipos deben ser instalados en lugares aprobados y marcados visiblemente.

c) Un equipo de supervivencia, apropiado para las rutas a volar, debe estar anexo a toda balsa salvavidas.

121.340 Medios de flotación de emergencia.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona debe operar un avión grande categoría transporte, en una operación sobre zona extendida de agua, a menos que esté equipada con chalecos salvavidas, de acuerdo con 121.339 (a)(1) o con medios de flotación aprobados para todo ocupante.
Estos medios deben ser de fácil alcance para todo ocupante sentado y ser rápidamente desmontables del avión.

b) Por solicitud del titular del certificado, DGAC puede aprobar la operación de un avión sobre zona extendida de agua sin los salvavidas o medios de flotación requeridos en el párrafo (a) de esta sección, si el solicitante demuestra que la zona extendida de agua sobre la cual debe operar el avión es de un tamaño y profundidad tal que no se necesitan chalecos salvavidas o medios de flotación para la supervivencia de los ocupantes en caso de que el vuelo termine en esta zona extendida de agua.

121.341 Equipo para operaciones en condiciones de formación de hielo.

a) Un avión certificado en categoría transporte cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad, relativos a la protección por formaciones de hielo, ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo, a menos que esté equipado con medios para la prevención y remoción de hielo sobre parabrisas, alas, empenaje, hélices y otras partes del avión donde la formación del hielo puede afectar adversamente la seguridad del vuelo.

b) Ninguna persona debe operar un avión en condiciones de formación de hielo de noche a menos que estén provistos medios de iluminación o de otra manera determinar la formación de hielo sobre las partes críticas de acumulación de hielo en las alas. Cualquier iluminación que sea usada no debe causar problemas de resplandor o reflexión, que pudiera entorpecer las tareas de los tripulantes.

121.342 Sistema de indicación de calefacción de tubo pitot.

Ninguna persona debe operar un avión de categoría transporte equipado con un sistema de calefacción de tubo pitot, a menos que la misma esté equipada también con un sistema indicador de calefacción de tubo pitot operativo, que cumpla con los requisitos siguientes:

a) Debe incluir una luz ambar que esté ubicada fácilmente visible a la tripulación de vuelo.

b) Debe diseñarse para alertar a la tripulación de mando si ocurre alguna de las siguientes condiciones:

1) El sistema calefactor esta desconectado (off);

2) El sistema calefactor esta conectado pero algún elemento del sistema está inoperativo.

121.343 Registradores de vuelo.

a) Excepto como está prescrito en los párrafos (b), (c), (d), (e) y (f) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión grande que esté certificado para operaciones sobre los 25,000 pies de altitud o esté impulsado por motores de turbina, a menos que esté equipado con uno o más registradores de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento y que registren datos desde los cuales puede determinarse lo siguiente dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B" de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) Tiempo de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC.

b) No aplica a la fecha.

c) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección, a menos que el mismo esté equipado antes del 01-03-2002 con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento a partir de los cuales las siguientes informaciones puedan

determinarse dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B" de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) Tiempo de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC;

7) Actitud de cabeceo;

8) Actitud de ladeo;

9) Aceleración longitudinal;

10) Posición de las superficies de control de cabeceo o palanca de mando;

11) Empuje de cada motor.

d) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección que haya sido fabricado después del 26-05-89, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento a partir de los cuales las siguientes informaciones puedan determinarse dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B", de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC;

7) Tiempo Actitud de cabeceo;

8) Actitud de alabeo;

9) Aceleración longitudinal;

10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control;

11) Empuje de cada motor;

12) Posición del trim de cabeceo;

13) Posición de la superficie de control de guiñada o pedales de timón de dirección;

14) Posición del comando de control de alabeo o posición de la superficie de control lateral;

15) Posición de cada reverso de empuje;

16) Posición del control en cabina de flap o de los flaps de borde de fuga; y

17) Posición del control en cabina de flap o de los flaps de borde de ataque.

Para los propósitos de esta sección "fabricado" significa la fecha en la cual los registros de inspección de aceptación reflejan que el avión ha sido completado y cumple los datos de diseño tipo aceptados por la DGAC.

e) Ninguna persona debe operar un avión grande equipado con una barra (bus) de datos digitales y una unidad de adquisición digital de datos de vuelo (DFDAU) ARINC 717 ó equivalente, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento. Todo los parámetros especificados en el Apéndice “B”, de esta sección que esté disponible en la barra (bus) de datos digitales debe ser registrado dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados.

f) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (d) de esta sección que haya sido fabricado después del 11-10-91, o un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección que haya obtenido el certificado de Tipo en su país de origen después del 30-09-69, y fabricado después del 11-10-91, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento. Los parámetros especificados en el Apéndice “B”, deben ser registrados dentro de los rangos, exactitud, resolución e intervalos de registro especificados.

g) Toda vez que un registrador de vuelo requerido por esta sección esté instalado, debe ser operado continuamente desde el instante en que el avión comienza la fase del despegue hasta que haya completado la fase del aterrizaje.

h) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, y excepto para datos borrados que hayan sido autorizados por este párrafo, todo titular del certificado mantendrá los datos registrados indicados en el párrafo (a) de esta sección, hasta que el avión haya sido operado por lo menos 25 horas del tiempo de operación especificado en la sección 121.359 (a). Un total de (1) hora de los datos registrados, puede ser borrado con el propósito de verificación del registrador de vuelo o del sistema registrador de vuelo.

Cualquier otro borrado hecho en concordancia con este párrafo, debe ser de los datos registrados más antiguos, acumulados al momento de la verificación, excepto lo prescrito en el párrafo (d) de esta sección, ningún registro necesita ser mantenido por más de 60 días.

i) En caso de un accidente o acontecimiento que requiera la inmediata notificación a la DGAC y que dé como resultado la finalización del vuelo, el titular del certificado removerá el registrador del avión y mantendrá los datos registrados requeridos por esta sección al menos 60 días, o por un período mayor, si así lo requiere la DGAC.

j) Todo registrador de vuelo requerido por esta sección debe estar instalado cumpliendo los requisitos establecidos para su certificación en la categoría transporte o cualquier otro requisito aplicable por la DGAC. La correlación requerida por los requisitos especificado de tipo aprobado por autoridad de certificación, solo necesita ser establecida en un solo avión de cualquier grupo de aviones:

1) Que sean del mismo tipo;

2) En el cual, el modelo de registrador de vuelo y su instalación, sea el mismo; y

3) En el cual no hay diferencia en el diseño de Tipo con respecto a la instalación de aquellos instrumentos primarios del piloto asociados al registrador de vuelo.

La calibración más reciente del instrumento incluyendo el medio de registro desde el cual esta calibración es derivada y la correlación del registro debe ser retenido por el titular del certificado.

k) Todo registrador de vuelo requerido por esta sección debe tener un dispositivo aprobado para ayudar a la localización de ese registrador bajo el agua.

121.344 Registrador de vuelo: Avión con una configuración de 10-30 asientos de pasajeros y una capacidad de carga de 7,500 libras o menos.

Ninguna persona debe operar un avión con una configuración de asientos de pasajeros de 10-30 asientos de pasajeros, excluyendo asientos de pilotos y una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos, a menos que llene los requisitos del registrador de vuelo del 135.152.

Una persona que opere un avión con una configuración de asientos de más de 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga paga de más de 7,500 libras debe cumplir con 121.343.

121.345 Equipo de radio.

a) Ninguna persona debe operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con un equipo de radio, requerido para la clase de operación a ser conducida.

b) Donde sean requeridos dos sistemas de radio independientes (separados y completos) todo sistema debe tener una instalación de antena independiente excepto que donde se utilicen instalaciones de antena sin cable soportadas rígidamente u otra de seguridad equivalente, solo se requiere una antena.

c) EL equipo ATC Transponder instalado después del 1° de enero de 1992 deberá cumplir los requisitos de rendimiento (performance) y de protección del medio ambiente prescrito en una orden técnica estándar del fabricante que sea aprobada por un estado contratante de OACI.

121.347 Equipo de radio para operaciones bajo condición de vuelo visual en rutas internas voladas por referencia visual (Pilotaje).

a) Ninguna persona puede operar un avión bajo reglas VFR sobre rutas domésticas que puedan ser navegadas por pilotaje, a menos que esté equipado con el equipo de radio necesario bajo condiciones normales de operación para cumplir con lo siguiente:

1) Comunicarse por lo menos con una estación de tierra apropiada desde cualquier punto en la ruta;

2) Comunicarse con las facilidades apropiadas del control de tráfico desde cualquier punto en la ruta;

3) Recibir información meteorológica desde cualquier punto en ruta por cualquiera de dos sistemas independientes. Uno de los medios previsto para cumplir con este párrafo puede ser usado para cumplir con los párrafos (a)(1) y (2) de esta sección.

121.349 Equipo de radio para operación en condición de vuelo visual en rutas no voladas por pilotajes con referencia al terreno u operación por instrumentos.

a) Ninguna persona debe operar un avión en condiciones visuales sobre rutas que no pueden ser navegadas por pilotaje o en operaciones conducidas por instrumentos, a menos que el avión esté previsto con el equipo de radio necesario requerido en condiciones de operación normal para cumplir con las funciones especificadas en el párrafo 121.347 (a), para recibir satisfactoriamente por cualquiera de los dos sistemas independiente, señales de radio navegación de todas las facilidades de navegación primarias en ruta y de aproximación que se pretenda usar. No obstante, solamente un receptor de radio faro que provea señales visuales, audibles y un receptor ILS son requeridos. El equipo previsto para recibir señales en ruta puede ser usado para recibir señales de aproximación, si es capaz de recibir ambas señales.

b) En el caso de operaciones sobre rutas donde la navegación está basada en radiogoniometro automático (ADF), solamente un receptor ADF necesita estar instalado si el avión está equipado con dos receptores VOR y las ayudas de navegación VOR están colocadas de tal forma que el avión está abastecido de suficiente combustible para que en caso de falla del receptor del ADF, el vuelo pueda proseguir con toda seguridad a un aeropuerto conveniente por medio de ayudas de VOR y completar una aproximación por instrumentos por uso del resto del sistema de radio del avión (VOR= radio baliza omnidireccional).

c) En cualquier caso que los receptores de VOR sean requeridos por el párrafo (a) ó (b) de esta sección, por lo menos una unidad aprobada de medición de distancia (DME) capaz de recibir e indicar información de distancia de las facilidades de VORTAC deben estar instaladas en todo avión cuando sea operado en la República Dominicana.

d) Si el equipo de medición de distancia se torna inoperativo en ruta, el piloto notificará al ATC de esa falla tan pronto como ocurra.

121.351 Equipo de radio para operación extensa sobre agua y otras operaciones.

a) Ninguna persona debe conducir una operación extensa sobre agua, a menos que el avión esté equipado con el equipo de radio necesario para cumplir con 121.349 y un sistema independiente que cumpla con el párrafo 121.347(a)(1).

b) Ninguna persona debe conducir una operación sin el equipo especificado en el párrafo (a) de esta sección, si la DGAC encuentra que ese equipo es necesario para operaciones de búsqueda y rescate por razones de la naturaleza del terreno por donde va a volar.

121.353 Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Todos los Explotadores.

A menos que tenga el siguiente equipo, ninguna persona debe conducir operaciones sobre lugares desérticos o cualquier otra área que (indicada en sus especificaciones de operación, la DGAC especifique que requiere equipo para la búsqueda y rescate en caso de una emergencia.

a) Un dispositivo pirotécnico de señalización adecuado.

b) Un transmisor localizador de emergencia de supervivencia que cumpla los aplicables, de la OTE-C 91 u OTE-C126.

Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas o recargadas si son recargables, cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora (tiempo acumulativo) o cuando haya expirado el 50% de su vida útil o para baterías recargables, el 50% de la vida útil de carga, según lo establezca el fabricante bajo OTE-C91 párrafo (g)(2).

La nueva fecha de expiración para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada legiblemente en la parte exterior del transmisor.

Los requisitos de vida útil de la batería o vida útil de la carga, de este párrafo, no se aplican a baterías tales como baterías activadas por agua que no son afectadas esencialmente por el tiempo de almacenamiento.

c) Suficientes equipos de supervivencia apropiadamente instalados para la ruta que se volará para el número de ocupantes del avión.

121.355 Equipo para operaciones en las cuales se usen medios de navegación especializados.

a) Ningún titular del certificado debe conducir una operación:

1) Usando radar doppler o sistema de navegación inercial aprobados de acuerdo con el Apéndice "G" de este RAD, o cualquier otro medio de navegación especializado, a menos que demuestre que se provee un sistema de vuelo adecuado para la navegación especializada autorizada para una operación en particular.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, el radar doppler y el sistema de navegación inercial y los programas de entrenamiento, programas de mantenimiento, material pertinente del manual de operaciones y listas de equipo mínimo (MEL), preparadas de acuerdo con ello, requieren ser aprobados de acuerdo con este párrafo.

121.356 Sistema de advertencia de colisión y de alerta de tráfico (TCAS).

a) A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, cada titular de certificado que opere un avión grande que tenga una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de mas de 30 asientos, deberá equipar sus aviones con una alerta de tráfico TCAS II aprobado y sistema de evasión de colisión y la clase apropiada del Modo S del transpondedor de acuerdo al siguiente programa:

Fecha	**Equipo Requerido**
Diciembre 30, 1990	Por lo menos 20% de los aviones cubiertos, si el titular del certificado opera mas de 30 de tales aviones.
Diciembre 30, 1991	50% de todos los aviones cubiertos.
Diciembre 30, 1993	100% de todos los aviones cubiertos.

b) A menos que sea de otra manera autorizado por la DGAC, después del 31 de Diciembre de 1995, ninguna persona puede operar un avión de pasajero o combinación de carga / pasajero (combi) que tenga una configuración de 10 a 30 asientos, excluyendo cualquier asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema de evasión de colisión y de alerta de tráfico aprobado. Si un sistema TCAS II es instalado, debe ser capaz de coordinar con las unidades TCAS prescritas en una orden técnica estándar del fabricante aprobada por un estado contratante de OACI.

c) Los manuales apropiados requerido por el RAD 121.131 deberá contener la siguiente información sobre el sistema TCAS II ó sistema TCAS I según sea apropiado y como sea requerido por esta sección:

1) Procedimientos apropiados para:

i) La operación del equipo y

ii) Acción apropiada de la tripulación de vuelo con respecto al equipo.

2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que deben estar operativas para que el TCAS II funcione adecuadamente.

121.357 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.

a) Ninguna persona debe operar un avión certificado según las reglas de la categoría transporte, a menos que en dicho avión se haya instalado un equipo de radar meteorológico de a bordo.

b) Esta sección no se aplica a los aviones usados en entrenamiento, prueba o vuelo ferry.

c) No obstante alguna otra prescripción de este Reglamento, no se requiere un suministro alterno de energía eléctrica para el radar meteorológico de a bordo.

121.358 Requisitos de equipos para sistema de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear).

a) Aviones fabricados después de 02-enero-91. Ninguna persona puede operar un avión impulsado por motores de turbina fabricado después del 02-enero-91, a menos que esté equipado con un sistema de guía de vuelo y alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear), un sistema de detención y prevención, o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

b) Aviones fabricados antes del 03-enero-91. Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, después del 02-enero-91 ninguna persona debe operar un avión impulsado por motores de turbina fabricada antes del 03-enero-91, a menos que éste cumpla con uno de los siguientes requisitos, como sea aplicable:

1) Las marcas/modelos/series listados más abajo deben, estar equipados con un sistema de guía de vuelo y una alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención, o una combinación aprobada de esos dos sistemas:

i) A-300-600;

ii) A-310-todas las series;

iii) A-320-todas las series;

iv) B-737-300,400 y 500 series;

v) B-747-400;

vi) B-757-todas las series;

vii) B-767-todas las series;

viii) F-100-todas las series;

ix) MD-11-todas las series; y

x) MD-80 series equipados con un EFIS y una computadora de guía de vuelo digital Honeywell-970.

2) Todos los otros aviones impulsados por motores a turbina, no listados arriba deben ser equipados, como mínimo con un sistema aprobado de alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención de viento cortante en vuelo (wind shear). No obstante esos aviones pueden ser equipados con un sistema de guía de vuelo y alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención de viento cortante en vuelo, un sistema de detección y escape en vuelo o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

c) No aplica a la fecha.

d) Definiciones. Para el propósito de esta sección se aplican las siguientes definiciones:

1) Un avión impulsado por motores de turbina: Incluye por ejemplo turbofan, turboreactor, propfan y turbofan de alta derivación. La definición excluye específicamente a aviones con motores turbohélice;

2) Un avión es considerado "fabricado" en la fecha que los registros de inspección de aceptación reflejan que el avión esté terminado y cumple con los datos de diseño de Tipo aprobado por la DGAC.

121.359 Registrador de voces de cabina de vuelo.

1. Los siguiente requisitos especificados por la DGAC aplican:

a) Cada registrador de voces en la cabina requerido por las reglas operacionales de este capitulo debe ser aprobado e instalado de modo tal que registre los datos siguiente:

1) Las comunicaciones de voces transmitidas y recibidas desde el radio del avión.

2) Las comunicaciones de voces de los tripulantes en la cabina de vuelo.

3) Las comunicaciones de voces de los tripulantes de la cabina cuando utilizan el sistema de intercomunicadores (interfono)

4) Voces o señales de audio que identifiquen ayudas a navegación o la aproximación introducida en un audífono o bocinas

5) Comunicaciones de voces de la tripulación de vuelo cuando hagan uso del sistema de altavoces de los pasajeros, si hay un sistema y que si un cuarto canal está disponibles de acuerdo a los requerimientos del párrafo (c) (4) (ii) de esta sección.

b) Los registradores requeridos en el párrafo (a) (2) de esta sección al ser instalado en la cabina de mando de modo que el microfono quede en un área localizada que permita la mejor localización para registrar las comunicaciones de voces en los puestos de mando entre el capitán y el copiloto y otro miembro de la tripulación de la cabina de mando en su puesto. El micrófono debe estar localizado de modo que si es necesarios, los pre amplificadores y filtros del registrador deben ser ajustado de modo que cuando existan ruidos en la cabina su inteligibilidad sea tan alta como sea practicable al ser reproducida las comunicaciones de voces de la cabina.

c) Cada registrador de voces de la cabina debe ser instalado de modo tal que las comunicaciones o señales de audio especificado en el párrafo (1) (a) de esta sección sea obtenido desde cualquier dispositivo que está registrado en un canal separado de las manera siguiente:

1) Para el primer canal, cada ruido, mascara, micrófono de mano, audífonos, o bocinas utilizadas en la posición del capitán

2) Para el segundo canal, cada ruido, mascara, micrófono de mano, o bocina utilizados en la posición del primer oficial.

3) Para el tercer canal, desde el área de micrófono instalado en el área de la cabina.

4) Para el cuarto canal, desde:

   i) Cada ruido, mascara, micrófono de mano, audífono, o bocina utilizadas en el puesto de un tercer o cuarto miembro de la tripulación

   ii) Si las posiciones especificadas en el párrafo (c) (4) (i) de esta sección no son requeridos o si la señal no es captada por otro canal cada micrófono en la cabina de vuelo que es utilizado con el sistema de altavoces de los pasajeros, si esa señales no son captadas por otro canal.

5) En lo que sea practicable todos los sonidos recibidos de un micrófono señalado en los párrafos (c) (1), (2) y (4) debe ser registrado sin tomar en cuenta una interrupción del interruptor de la posición del irterfono-transmisor. El diseño debe asegurar que los tonos laterales son producido por la tripulación solamente cuando el

interfono, sistema de avión al pasajero, o transmisiones de radio son realizadas

e) Ninguna persona debe operar un avión multimotor impulsado por motores de turbina, con una capacidad de 20 a 30 asientos de pasajeros, a menos que esté equipado con un registrador de voces aprobado en la cabina de vuelo; que

f) En cumplimiento con esta sección se puede usar un registrador de voces de cabina que tenga un borrador de cinta de modo que en cualquier momento de la operación del registrador, la información grabada puede ser borrada o eliminada de otra forma, siempre que los últimos 30 minutos de grabación permanezcan inalterados:

1) Esté instalado cumpliendo los requisitos establecidos por la autoridad de certificación;

2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de comprobación antes del vuelo hasta el final de la lista al término del vuelo.

g) Para aquellos aviones equipados para registrar sin interrupción las señales auditivas por un micrófono de máscara o equipo de auriculares con micrófono incorporado, se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo utilicen el mismo por debajo de los 18,000 pies de altitud.

h) En el caso de un incidente o accidente, que resulte en la terminación del vuelo que requiera inmediata notificación a la DGAC, el titular del certificado deberá guardar la información registrada, por lo menos 60 días o si es requerido por la DGAC por un período más largo.

La información obtenida de los registros se usa para ayudar en la determinación de la causa de accidentes o incidentes, en conexión con las investigaciones bajo el reglamento aeronáutico correspondiente.

La DGAC no puede usar el registro con ninguna finalidad de penalidad civil o acción contra el titular del certificado.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS). Desviación de la pendiente de planeo.

a) Ninguna persona debe operar un avión grande impulsado por motores a turbina, a menos que esté equipado con un sistema de alerta de proximidad a tierra que cumpla los requisitos de rendimiento (performance) y protección ambiental de la OTE-C92 ó incorpore un equipo de alerta de proximidad a tierra bajo OTE aprobado.

b) Para un sistema de alerta de proximidad con la tierra (GPWS), requerido en esta sección el manual de vuelo del avión debe contener:

1) Procedimiento apropiado para:

i) El uso del equipo;

ii) Acción apropiada de la tripulación de vuelo con respecto al equipo;

iii) Proceso de activación para anomalías y condiciones de emergencia planeada;

iv) Inhibición del modo 4 de alerta basado en posición de los flaps que no sea en configuración de aterrizaje si el sistema incorpora un modo 4 de control de inhibición de los flaps; y

2) Un listado de todas las fuentes de entrada (eléctricos) que deban estar operando.

c) Para el sistema de alerta de proximidad a tierra requerido por esta sección, el manual de vuelo del avión tiene que contener:

1) Procedimientos apropiados para:

i) El uso del equipo;

ii) Apropiada operación del equipo por parte de la tripulación de vuelo;

iii) Desactivación por planeado anormal y condición de emergencia;

iv) Inhibición de avisos de modo 4 basados en flaps estando en una configuración distinta a la de aterrizaje si el sistema incorpora un control de inhibición de aviso de flap modo 4.

2) Una reseña de todas las fuentes de entrada que deban estar operando.

d) Ninguna persona debe desactivar un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección excepto en conformidad con el procedimiento contenido en el manual de vuelo del avión.

e) Siempre que un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección es desactivado, una anotación tiene que ser hecha en el registro (record) de mantenimiento del avión que incluya la fecha y hora de desactivación.

f) Ninguna persona debe operar un avión grande impulsado por motores de turbina, a menos que esté equipado con un sistema de alerta de la desviación de aproximación a tierra, pendiente de planeo, que satisfaga el rendimiento (performance) y normas ambientales contenidas en OTE-C92b ó incorpore un equipo de alerta de aproximación a tierra desviación de la pendiente de planeo con OTE aprobada.

g) Ninguna persona debe operar un avión impulsado por motores de turbina equipado con un sistema requerido en el párrafo (f) de esta sección, que incorpore un equipo que satisfaga el rendimiento (performance) y normas ambientales de la OTE-C92b ó está aprobado bajo una OTE, usando otra cosa distinta que la envolvente de aviso 1 ó 3 para los modos de aviso 1 y 4.

Sección "L" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

121.361 Aplicabilidad.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) esta sección establece requisitos para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para todos los titulares del certificado.

b) La DGAC puede enmendar las especificaciones de operaciones del titular del certificado para permitir la desviación de aquellas provisiones de esta sección que podrían impedir el retorno al servicio y el uso de componentes de estructura, motores, repuestos y/o partes de recambio, que hayan sido mantenidos, alterados o inspeccionados por personas empleadas fuera de la República Dominicana, que no posean licencias o habilitaciones otorgadas por la DGAC. Todo titular del certificado que use partes según esta desviación debe establecer un sistema de supervisión de las instalaciones y prácticas que aseguren que todo el trabajo realizado en estas partes, se haya efectuado de acuerdo con el manual del titular del certificado.

121.364 Responsabilidad de la aeronavegabilidad.

a) Todo titular del certificado es responsable absoluto de:

1) La aeronavegabilidad de su avión, incluyendo estructuras de avión, motores de avión, hélices, accesorios y partes de éstos; y

2) La realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de sus aviones, incluyendo estructuras de aviones, motores de aviones, hélices, componentes, equipos de emergencia y partes de estos, de acuerdo con su manual de procedimiento de mantenimiento y las reglas dadas por este Reglamento.

b) El titular del certificado puede hacer acuerdos con otra persona para la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones. No

obstante, esto no exime al titular del certificado de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta sección.

121.365 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Todo titular del certificado que ejecuta su propio mantenimiento, aparte de las inspecciones de puntos (ítems) requeridos (RII), mantenimiento preventivo o alteraciones y toda persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de esos trabajos, debe tener una organización adecuada para efectuar el trabajo.

b) Todo titular del certificado que ejecute cualquiera de las inspecciones requeridas por su manual de acuerdo con 121.369 (b)(2) y (3) de esta sección, referida como "inspecciones requeridas" (RII) y toda persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo.

c) Toda persona que ejecute los puntos (ítems) de inspecciones (RII), en el manual de procedimiento de mantenimiento, organizará la ejecución de las funciones separadamente de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. Esta separación estará bajo el nivel de control administrativo en el cual la responsabilidad total para las funciones de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, son ejercidas, (control de calidad).

121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

Todo titular de certificado tendrá un programa de inspección como esta definido en el RAD 91.409 (e)(f)(1), de este Reglamento y un programa que cubra el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que asegure que:

a) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones efectuado por él o por otras personas contratadas, sean efectuados de acuerdo con el manual de procedimiento de mantenimiento del titular de certificado.

b) Que tenga personal competente, medios y equipos adecuados para la ejecución correcta de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones; y

c) Todo avión retornado al servicio esté en condiciones aeronavegable y se haya mantenido correctamente para que opere según este RAD.

121.369 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.

a) El titular del certificado debe establecer en su manual un diagrama o descripción de su organización de mantenimiento (organigrama) requerido por 121.365 y una lista de las personas con quienes él ha acordado la ejecución de

cualquiera de sus inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de ese trabajo.

b) Este manual debe contener los programas requeridos en 121.367 que debe ser seguido en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de los aviones que opere el titular del certificado incluyendo estructuras de aviones, motores de aviones, hélices, accesorios, equipo de emergencia y parte de ellos y debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) El método de ejecución de mantenimiento de rutina y no-rutina, aparte de las inspecciones requeridas, mantenimiento preventivo y alteraciones;

2) La designación de los puntos (ítems) de inspección requerida incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente o si se usan materiales o partes incorrectas, podrían dar como resultado fallas, mal funcionamiento o desperfectos que pongan en peligro la operación segura del avión;

3) El método de ejecución de las inspecciones requeridas y una designación por título ocupacional del personal autorizado a efectuar toda inspección requerida (RII);

4) Los procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (buy back procedures);

5) Procedimientos estándar, patrones y límites necesarios para la aceptación o rechazo de los puntos (ítems) de inspecciones requeridas y para inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba;

6) Procedimientos para asegurar que se efectúe todos los puntos (ítems) de inspecciones requeridas (RII);

7) Instrucciones para evitar que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo;

8) Instrucciones y procedimientos para evitar que la decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección requerida (RII) sea anulada por otras personas que no sean del personal de supervisión de la unidad de inspección o una persona a ese nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad total para el manejo de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

9) Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas (RII) otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que no terminan a causa de cambios de turno o interrupciones de trabajo sean completadas correctamente antes que el avión sea retornado al servicio.

c) Todo titular de certificado debe incluir en su manual un sistema adecuado el cual pueda incluir un sistema codificado, que provea la obtención y conservación de la siguiente información de una manera aceptable para la DGAC:

1) Una descripción o referencia con datos aceptables para la DGAC de los trabajos realizados;

2) El nombre y la licencia de la persona que ejecuta el trabajo; y

3) El nombre y licencia de quien aprobó el trabajo.

d) Para el propósito de esta sección, el titular del certificado debe preparar este manual conteniendo la información de mantenimiento e instrucciones en forma impresa u otra forma aceptable para la DGAC, en idioma español.

121.371 Personal de inspección requerido.

a) Ninguna persona debe ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas (RII), a menos que ella esté apropiadamente certificada, según el RAD 65 de este Reglamento, correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerlo.

b) Ninguna persona debe permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII), a menos que en ese período la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

c) Ninguna persona debe efectuar una inspección requerida (RII), si él mismo efectuó el trabajo requerido a ser inspeccionado.

d) Todo titular de certificado mantendrá o determinará que toda persona con quien él acuerde efectuar inspecciones requeridas, mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por nombre, cargo ocupacional y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar. El titular del certificado o persona con quien él acuerde para efectuar las inspecciones requeridas, deben dar información escrita a toda persona así autorizada, describiendo el alcance de sus responsabilidades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la DGAC cuando ésta la requiera.

121.373 Análisis y vigilancia continua.

a) Todo titular del certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y los programas que cubran otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas, sin considerar si aquellos programas son cumplidos por el titular del certificado o por otra persona.

b) Toda vez que la DGAC encuentre que uno o ambos programas descriptos en el párrafo (a) de esta sección no contengan los procedimientos o normas adecuadas para cumplir con los requisitos de esta sección, el titular del certificado debe luego de ser notificado por la DGAC, realizar en esos programas los cambios que sean necesarios para cumplir esos requisitos.

c) Un titular de certificado puede solicitar a la DGAC para que reconsidere la notificación para hacer cambio en un programa. La petición debe ser enviada por escrito a la DGAC dentro de los 30 días después que el titular del certificado recibe la notificación. Excepto en un caso de una acción inmediata debido a una emergencia que se requiera en interés de la seguridad el envío de la petición diferirá la notificación de cambio, pendiente de la decisión de la DGAC.

121.375 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Todo titular del certificado o persona que realice funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para el titular del certificado deberá tener un programa de entrenamiento inicial y recurrente aceptado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para asegurar que toda persona incluyendo el personal de inspección que certifique la calidad del trabajo realizado, esté totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y equipos en uso y ser competente para efectuar esas tareas.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

En la República Dominicana todo titular del certificado o persona que efectúe funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo por él, debe ser relevado para que descanse de sus tareas por los períodos establecidos a toda persona según el Código de Trabajo.

121.378 Requisitos de licencia.

a) Toda persona que esté directamente a cargo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones y toda persona que realice las inspecciones requeridas debe estar certificada apropiadamente según lo establece el RAD 65, excepto si estos trabajos se efectúan en un taller aeronáutico certificado de acuerdo a los requisitos establecidos por el RAD 145 de este Reglamento.

b) Para los propósitos de esta sección, una persona "directamente a cargo", es aquella responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo" no necesita observar ni física ni directamente a todo trabajador constantemente pero debe estar disponible para consultas y toma de decisiones en los temas que requieren instrucciones o decisiones de mayor autoridad que la de la persona que esté realizando el trabajo.

c) En los talleres o centros de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su manual de procedimiento de mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben obligatoriamente reunir las condiciones apropiadas establecidas en el RAD 65, de modo tal que se encuentren habilitadas para retornar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

d) Toda persona que certifique que se ha completado un trabajo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración excepto inspecciones requeridas, debe estar certificada apropiadamente según lo establecido en el RAD 65.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Un titular del certificado puede realizar o contratar con otras personas para efectuar, mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones como está previsto en su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y su manual de procedimiento de mantenimiento. Además este titular puede efectuar esas funciones para otro titular del certificado siguiendo las instrucciones establecidas por el manual de procedimiento de mantenimiento del otro titular de certificado.

b) Un titular de certificado puede aprobar cualquier avión, estructura de avión, motor de avión, hélice o accesorio para retornar al servicio después de efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones según el párrafo (a) de esta sección.

No obstante, en el caso de una reparación mayor o alteración mayor el trabajo debe ser hecho según los manuales aprobados por la DGAC.

121.380 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado debe mantener, usando el sistema especificado en su manual de procedimiento de mantenimiento los siguientes registros (records) por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (c) de esta sección:

1) Todos registros necesarios para demostrar que todos los requisitos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo a lo establecido en 121.709;

2) Registros que contengan la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la estructura del avión;

ii) El tiempo en servicio de motor y hélice;

iii) El estado actual de los componentes con vida límite de toda estructura, motor de avión, hélice, rotor y sus componentes;

iv) El tiempo desde la última revisión general de todo componente instalado en el avión que debe ser sometido a revisión general en base de un período de tiempo especificado;

v) La identificación del estado de inspección actualizado del avión incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cual se mantiene el avión y sus componentes;

vi) El estado actualizado de cumplimiento de la directiva de aeronavegabilidad aplicable incluyendo la fecha y métodos de cumplimiento y si la directiva de la aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual la próxima acción debe realizarse;

vii) Un listado de alteraciones mayores y reparaciones mayores actualizado para toda estructura de avión, motor de avión, hélice, rotor y sus componentes.

b) Un titular de certificado no necesita consignar por escrito el registro (records) el tiempo total en servicio de un motor o hélice en un avión en categoría transporte que tiene una configuración mayor de 30 asientos para pasajeros o un avión no en categoría transporte con certificado de tipo anterior al 1^{ero} de enero del 1958, hasta lo siguiente, cual ocurra antes:

1) Marzo 20, 1997; ó

2) La fecha de la primera revisión general (overhaul) del motor o hélice, como sea aplicable, despues del 19 de enero 1996.

c) Todo titular de certificado debe retener los registros (records) requeridos por esta sección por los períodos de tiempo siguientes:

1) Excepto para los registros (records) de la última revisión general de toda estructura de avión, motor, hélice, rotor y componentes, los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección, deberán retenerse hasta que el trabajo sea repetido o substituido por otro trabajo o hasta tres (3) años después que el trabajo haya sido efectuado, lo que ocurra más tarde;

2) Los registros (records) de la última revisión general de toda estructura de avión, motor, hélice, rotor y sus componentes deben ser retenidos hasta que el trabajo sea sustituido por trabajos de alcance y detalle equivalentes;

3) Los registros (records) especificados en el párrafo (a.2) de esta sección serán retenidos y transferidos con el avión en el momento que la misma sea vendida.

d) El titular del certificado debe tener todos los registros (records) de mantenimiento requeridos por esta sección debidamente conservados, según se indica en esta sección y disponibles para su inspección por la DGAC.

121.380a Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Todo titular de certificado que vende un avión matriculado en la República Dominicana, transferirá al comprador, en el momento de venta, los siguientes registros (records) de ese avión escritos en lenguaje corriente o en forma codificada a elección del comprador, si el formulario codificado provee para la preservación y obtención de la información de una manera aceptable para la DGAC:

a) El registro especificado en 121.380 (a)(2) de esta sección.

b) Los registros (records) especificados en 121.380 (a)(1) de este RAD, que no estén incluidos en los registros (records) cubiertos por el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor mantener la custodia física de tales registros (records). No obstante la custodia de los registros (records) del vendedor no libera al comprador de su responsabilidad según el párrafo 121.380 (c) de este RAD, para tener los registros (records) disponibles para su inspección por la DGAC.

Sección "N" - Programa de Entrenamiento

121.400 Aplicabilidad y términos usados.

a) Esta sección prescribe los requisitos aplicables a todos los titulares de certificado para establecer y mantener un programa de entrenamiento para la tripulación de vuelo, despachadores de aviones y personal de operaciones, para la aprobación y uso de los dispositivos de entrenamiento en la conducción del programa.

b) Para el propósito de esta sección, los grupos de aviones son como siguen:

Grupo I: Aviones impulsados por hélices que incluyen:

i) Motores recíprocos (pistón);

ii) Turbo-Hélice.

Grupo II: Aviones con motores de turbina (turbo jet).

1) Entrenamiento inicial: Es el entrenamiento requerido a miembros de tripulación y despachadores que no han sido calificados ni han prestado servicio en su capacidad en aviones del mismo grupo;

2) Entrenamiento de transición: Es el entrenamiento requerido para miembros de tripulación y despachadores que han sido calificados y han servido en su capacidad en otros aviones del mismo grupo;

3) Entrenamiento para ascenso: Es el entrenamiento requerido para tripulantes que han sido habilitados y han servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en un tipo de avión antes de servir en las funciones de piloto al mando o segundo al mando, respectivamente en ese tipo de avión;

4) Entrenamiento de diferencias: Es el entrenamiento requerido para miembros de tripulación y despachadores que han sido habilitados y han servido en un tipo de avión, cuando la DGAC encuentre que es necesario entrenamiento por las diferencias existentes por la variedad que existe en el mismo tipo de avión. Los tripulantes antes de ejercer sus funciones en ese avión deben cumplir con un entrenamiento sobre esas diferencias;

5) Horas programadas: Las horas de entrenamiento prescrita en esta sección pueden ser reducidas por la DGAC cuando el titular de certificado demuestre las circunstancias que justifiquen la reducción de horas;

6) En vuelo: Se refiere a maniobras, procedimientos o funciones que deben ser conducidas en el avión.

121.401 Programa de entrenamiento: Generalidades.

a) Todo titular de certificado de explotación de servicios de transporte aerocomercial deberá:

1) Establecer la obtención de la aprobación inicial como final y proveer un programa de entrenamiento que cumpla con los requisitos de esta sección así como los Apéndices "E" y "F" que asegure que todo miembro de la tripulación de vuelo, despachador de aeronaves, instructor de vuelo, chequeador designado por la empresa, y toda persona a la cual se le haya asignado funciones en el transporte y manejo de mercancías peligrosas, materiales magnetizados, estén adecuadamente entrenados para ejecutar los deberes a que fueron asignados.

2) Proveer instalaciones adecuadas para el entrenamiento de tierra y de vuelo e instructores de tierra y de vuelo apropiadamente calificados para el entrenamiento requerido en esta sección;

3) Proveer y mantener vigente en todo tipo de avión, si es aplicable la variación particular de ese tipo de avión, material de entrenamiento apropiado, exámenes, formularios, instrucciones y procedimientos para uso en el entrenamiento y chequeos requeridos en este RAD; y

4) Proveer suficientes instructores de vuelo, instructores de simuladores y técnicos aeronáutico chequeadores, aprobados para conducir el entrenamiento de vuelo requerido y chequeos de vuelo y cursos de entrenamiento de simulador, permitidos bajo este RAD.

b) En cualquier momento que a un tripulante o despachador de aeronave le es requerido tomar entrenamiento recurrente, un chequeo de vuelo o un chequeo de competencia, si toma el chequeo o completa el entrenamiento en el mes calendario antes o después del mes calendario en el cual ese entrenamiento o chequeo le es requerido, se le considera que ha obtenido o completado el entrenamiento en el mes calendario que originalmente le correspondía.

c) Todo instructor, supervisor o técnico aeronáutico chequeador responsable por el entrenamiento en tierra de una materia en particular, un segmento de un vuelo de entrenamiento, curso de entrenamiento, chequeo de vuelo o chequeo de competencia bajo este RAD, debe certificar en cuanto a la pericia y conocimiento de ese tripulante, despachador, instructor de vuelo o técnico aeronáutico chequeador que haya tomado y completado ese entrenamiento o chequeo. Cuando la certificación requerida por este párrafo es hecha por una entrada en un sistema de mantenimiento de registro (record) computarizada, el instructor que certifica, supervisor o técnico aeronáutico chequeado debe ser identificado con esa entrada. Sin embargo, la firma del instructor certificador, supervisor o técnico aeronáutico chequeador no es requerida en entradas computarizadas.

d) Materias de entrenamiento aplicables a más de un avión o posición de tripulante y que hayan sido completadas satisfactoriamente en conexión con

entrenamientos anteriores para aviones u otra posición de tripulante, no tendrán que ser repetidas durante entrenamientos subsiguientes.

e) Una persona que progrese exitosamente a través de un entrenamiento de vuelo o que es recomendado por su instructor o un piloto chequeador y que complete exitosamente el chequeo de vuelo apropiado efectuado por la DGAC o por un piloto chequeador, no tendrá que completar las horas de entrenamiento de vuelo programadas para el avión en particular. Sin embargo, en cualquier momento que la DGAC encuentre que el 20% de los chequeos de vuelo efectuados durante los seis meses previos señalados bajo este párrafo son insatisfactorios, este párrafo no debe ser usado por el titular del certificado hasta que la DGAC encuentre que la efectividad del entrenamiento de vuelo ha sido mejorado.

En el caso de que el titular del certificado esté usando un curso de entrenamiento permitido en 121.409 (c), la DGAC puede requerir las horas programadas para el entrenamiento en vuelo en parte o completas, hasta que se encuentre que la efectividad del entrenamiento de vuelo ha mejorado como está previsto en el párrafo (e) de esta sección.

121.403 Programa de entrenamiento: Curriculum.

a) Todo titular de certificado debe preparar y mantener actualizado un curriculum de su programa de entrenamiento para todo tipo de avión referente a despachadores y todo tripulante requerido para ese tipo de avión. El curriculum debe incluir entrenamiento de vuelo y tierra requeridos en esta sección.

b) Todo curriculum de entrenamiento debe incluir:

1) Una lista de las materias principales para entrenamiento de tierra, incluyendo materias de entrenamiento para emergencia;

2) Una lista de todos los equipos de entrenamiento, maquetas, entrenadores de sistema, entrenadores de procedimientos u otras ayudas de instrucción que el titular de certificado usara para el entrenamiento;

3) Descripciones detalladas o exposiciones gráficas de las maniobras normales, anormales y de emergencia, aprobadas que serán ejecutadas durante toda fase del entrenamiento de vuelo o chequeo de vuelo, indicando esas maniobras, procedimientos y funciones que han de ejecutarse durante los entrenamientos de vuelo y chequeo de vuelo;

4) Una lista de simuladores de avión u otros equipos de entrenamiento aprobados bajo 121.407, incluyendo aprobación de maniobras particulares, procedimientos o funciones;

5) Las horas programadas de entrenamiento que serán implementadas en toda fase del entrenamiento;

6) Una copia de toda declaración expedida por la DGAC en virtud de lo en 121.405 (d) para la reducción de las horas programadas para entrenamiento.

121.404 Tripulantes y despachadores, entrenamiento de manejo de recursos, (C.R.M.) (D.R.M.).

Ningún titular de certificado debe usar una persona como tripulante de avión, a menos que esa persona haya completado un entrenamiento inicial de manejo de recursos de tripulantes (C.R.M.) o manejo de recursos de despachadores (D.R.M.) como sea aplicable con ese titular de certificado o con otro titular de certificado.

121.405 Programa de entrenamiento y su revisión: Aprobación inicial y final.

a) Para obtener aprobación de un programa de entrenamiento o la revisión de un programa de entrenamiento aprobado, todo titular de certificado debe remitir a la DGAC:

1) Una descripción del programa propuesto o revisión, incluyendo un plan del curriculum propuesto o revisado, que contenga suficiente información para la evaluación preliminar del programa de entrenamiento propuesto o programa de entrenamiento revisado; y

2) Información adicional que pueda ser requerida por la DGAC.

b) Si el programa de entrenamiento propuesto o revisión cumple con esta sección, la DGAC expedirá por escrito la aprobación inicial y después de esto el titular de certificado puede efectuar el entrenamiento de acuerdo al programa aprobado. La DGAC luego evalúa la efectividad del programa de entrenamiento y recomienda al titular del certificado las deficiencias que deben ser corregidas, si las hay.

c) La DGAC expide la aprobación final del programa de entrenamiento o revisión si el titular del certificado demuestra que el entrenamiento conducido bajo la aprobación inicial señalada en el párrafo (b) de esta sección asegura que toda persona que complete el entrenamiento exitosamente es entrenada adecuadamente para ejercer los deberes asignados.

d) Al expedir la aprobación inicial y final del programa de entrenamiento o revisiones, incluyendo reducciones de horas programadas especificados en esta sección, la DGAC considera los equipos de entrenamiento, métodos y procedimientos listados en el curriculum del titular del certificado como es señalado en 121.403, que incrementa la calidad y efectividad del procedimiento de enseñanza y aprendizaje. Si

la aprobación en la reducción de horas programadas para entrenamiento es expedida, la DGAC informará por escrito al titular del certificado las razones de la aprobación.

e) Cuando la DGAC encuentre que es necesario efectuar revisiones para la continuación adecuada del programa de entrenamiento, al cual se le ha expedido una aprobación final, el titular del certificado debe luego de ser notificado por la DGAC, hacer los cambios en el programa que la DGAC ha encontrado necesario efectuar.

El titular de certificado a partir de la fecha de recibir la notificación, tiene 30 días para depositar una petición solicitando que reconsideren la notificación efectuada por la DGAC. La decisión de reconsiderar esta petición depende de la DGAC. Sin embargo, si la DGAC considera que hay una emergencia que requiere acción inmediata por intereses de seguridad en la transportación aérea, puede, luego de enviar una comunicación explicando las razones, requerir un cambio efectivo sin demora.

121.407 Programa de entrenamiento: Aprobación de simuladores de aviones y otros equipos de entrenamiento.

a) Todo simulador de avión y los equipos usados en los cursos de entrenamiento permitidos en 121.409, en chequeos requeridos bajo la sección "O" de este RAD, o como está permitido en los Apéndices "D" y "E" de este RAD; debe:

1) Ser aprobado específicamente para:

i) El titular del certificado;

ii) El tipo de avión y si aplica la variación particular dentro del tipo de avión, para el cual los entrenamientos o chequeos están siendo conducidos; y

iii) La maniobra en particular, procedimientos o funciones del tripulante.

2) Mantener la ejecución, cumplimiento y otras características que sean requeridas para la aprobación;

3) Ser modificado para conformar cualquier modificación al avión que se está simulando, que resulte en cualquier cambio de ejecución, función u otras características requeridas para la aprobación;

4) Se le efectúe un chequeo diario de prevuelo funcional antes de ser usado;

5) Mantener una lista de discrepancias diarias entradas y firmadas por un instructor o técnico aeronáutico chequeador apropiado, al final de todo vuelo de entrenamiento o chequeo.

b) Un simulador de un avión en particular u otro equipo de entrenamiento puede ser aprobado para uso por más de un titular de certificado.

c) Un simulador de un avión puede ser usado en lugar de un avión para satisfacer los requisitos en vuelo señalados en 121.405 y 121.441 y Apéndices "D" y "E" de este RAD, si el simulador cumple con los estándares requeridos.

121.409 Cursos de entrenamiento: Usando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento.

a) Cursos de entrenamiento utilizando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento, pueden ser incluidos en el programa de entrenamiento aprobado al titular del certificado para su uso como está prescrito en esta sección.

b) Un curso de entrenamiento en un simulador de avión puede ser incluido para uso como está prescrito en 121.441, si ese curso:

1) Provee por lo menos 4 horas de entrenamiento al piloto en los controles de un simulador de avión y también que incluya instrucciones apropiadas antes y después del entrenamiento;

2) Poseer entrenamiento en los procedimientos y maniobras señalados en el Apéndice "F" de este RAD; o:

3) Provee entrenamiento orientado a operaciones de línea que:

i) Utilice una tripulación completa;

ii) Incluya por lo menos las maniobras y procedimientos anormales y de emergencia que puedan ocurrir en operaciones de línea; y

iii) Que representen segmentos de vuelo apropiados o relacionados con las operaciones que están siendo conducidas por el titular de certificado.

4) Sea impartida por un técnico que cumpla con los requisitos aplicables en 121.411.

La terminación satisfactoria del curso de entrenamiento debe ser certificada por el técnico aeronáutico de la DGAC o un técnico aeronáutico chequeador calificado.

c) Las horas de vuelo programadas en entrenamiento señalados en esta sección no aplican si el programa de entrenamiento para los tipos de aviones incluye:

1) Un curso de entrenamiento para piloto en un simulador de avión como está previsto en 121.424 (d); o

2) Un curso de entrenamiento para ingeniero de vuelo en un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento como está prescrito en 121.425 (c).

d) Toda línea aérea que debe cumplir con 121.358 de este RAD, debe emplear simulador de vuelo aprobado para todo tipo de avión en el curso de entrenamiento de todo piloto en el que por lo menos se consideren maniobras críticas a baja altura y situaciones críticas por corte de viento (wind shear) de acuerdo a lo establecido en 121.409 (b), 121.418, 121.424 y 121. 427 de este RAD.

121.411 Calificaciones para instructores o chequeadores en aviones o simuladores de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona o ninguna persona puede ejercer las funciones de instructor de vuelo o piloto chequeador en un programa de entrenamiento establecido bajo esta sección, a menos que con respecto al tipo de avión en particular esa persona:

1) Posea la licencia de piloto correspondiente con las habilitaciones que debe poseer para poder ejercer la función de piloto al mando o ingeniero de vuelo, como sea apropiado, en las operaciones bajo este RAD;

2) Haya completado satisfactoriamente las fases apropiadas de entrenamiento para ese avión, incluyendo entrenamiento recurrente, que son requeridos para poder ejercer la función de piloto al mando o ingeniero de vuelo en operaciones bajo este RAD;

3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos de competencia (competency) o de pericia (proficiency) que son requeridos a fin de que pueda ejercer como piloto al mando o ingeniero de vuelo en operaciones bajo este RAD;

4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento aplicables señalados en 121.413;

5) En el caso de un técnico aeronáutico chequeador, que ha sido aprobado para el avión y para ejercer las funciones de chequeador; y

6) Ser titular de un certificado médico de II Clase. Sin embargo los pilotos chequeadores que hayan pasado de 60 años de edad o técnico aeronáutico que no posean un certificado médico apropiado no pueden servir como miembros de tripulación en operaciones, bajo este RAD.

b) Ningún titular de certificado debe usar a una persona, ni ninguna persona puede ejercer la función de instructor de simulador de vuelo para un curso de entrenamiento a ser impartido en un simulador de avión como está prescrito en 121.409 (b) al menos que esa persona:

1) Sea titular de una licencia de transporte de línea aérea (TLA); y

2) Haya completado satisfactoriamente para ser piloto chequeador o para la DGAC, lo siguiente:

i) Entrenamiento de tierra inicial para piloto y entrenamiento de tierra para instructor de vuelo como está prescrito en el párrafo 121.413; y

ii) Un curso de entrenamiento de simulador de vuelo para el tipo de simulador del avión en el cual esa persona instruya como está prescrito en el párrafo 121.409.

121.413 Entrenamiento inicial y de transición para pilotos chequeadores e instructores de vuelo.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para pilotos chequeadores debe incluir lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del piloto chequeador;

2) Regulaciones aplicables de la aviación civil y los procedimientos y política del titular de certificado;

3) Los métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para conducir los chequeos requeridos;

4) Evaluación apropiada de la eficiencia del piloto incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado e insuficiente;

ii) Características personales que podría afectar adversamente la seguridad.

5) La acción correctiva apropiada en caso de chequeos insatisfactorios;

6) Métodos, procedimientos y limitaciones aprobadas para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia en los aviones.

b) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para pilotos instructores de vuelo debe incluir lo siguiente:

1) Los principios fundamentales del proceso de enseñanza y aprendizaje;

2) Métodos y procedimientos de enseñanza;

3) La relación entre el estudiante y el instructor.

Sin embargo, los párrafos (b)(1), (2) y (3) de esta sección no serán requeridos para el titular de una licencia de instructor de vuelo.

c) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para pilotos chequeadores y pilotos instructores de vuelo debe incluir lo siguiente:

1) Suficiente entrenamiento en vuelo y practica en la conducción de chequeos de vuelo en las posiciones del piloto y copiloto en maniobras normales, anormales y de emergencia para asegurar su aptitud para ejercer los chequeos de vuelo del piloto y el entrenamiento de vuelo requerido por este RAD;

2) Las medidas de seguridad apropiadas que deben ser tomadas desde cualquier asiento de piloto para situaciones de emergencia que puedan suceder durante entrenamiento;

3) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inapropiadas no tomadas a tiempo durante el entrenamiento.

Los requisitos del subparrafo (2) y (3) podrán ser ejecutados en vuelo o en un simulador apropiado.

d) El entrenamiento inicial y de transición terrestre y de vuelo para ingeniero de vuelo y técnico aéreo chequeador debe ser adecuado para asegurar su capacidad en la ejecución de sus deberes asignados.

121.415 Requisitos de entrenamiento para tripulantes y despachadores.

a) Todo programa de entrenamiento debe proveer los siguientes entrenamientos terrestres como le sea apropiado a la asignación particular del tripulante o despachador:

1) Adoctrinamiento básico del entrenamiento de tierra para tripulantes nuevos o despachadores, incluyendo cuarenta (40) horas programadas de instrucción, a menos que sea reducida bajo la 121.405 ó como está prescrito en el párrafo 121.401 (d), por lo menos lo siguiente:

i) Responsabilidad y deberes de tripulantes o despachadores como sea aplicable;

ii) Disposición apropiada de las regulaciones de aviación civil.

iii) Contenido del certificado de explotación del titular de certificado y especificaciones de operaciones (no requerido para tripulantes de cabina); y

iv) Porciones apropiadas del manual de operaciones del titular del certificado.

2) El entrenamiento de tierra inicial y de transición especificado en 121.419 hasta 121.422 como sea aplicable;

3) Entrenamiento de emergencia especificado en 121.417 (no requerido para despachadores).

b) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de vuelo especificado en 121.424 y 121.425 como sea aplicable.

c) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento recurrente de vuelo y terrestre como está previsto en 121.427.

d) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de diferencias especificado en 121.418, si la DGAC encuentra que debido a las diferencias entre aviones del mismo tipo, operados por el titular del certificado, entrenamiento adicional es necesario para asegurar que todo tripulante y despachador sea entrenado adecuadamente para ejercer sus deberes asignados.

e) Entrenamiento para ascenso como está especificado en 121.419 y 121.424 para un tipo de avión en particular debe ser incluido en el programa de entrenamiento para tripulante que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en ese avión.

f) Materias particulares, maniobras, procedimientos o partes de ellos, especificados en 121.419 hasta 121.425 para entrenamientos de transición o de ascenso como sea aplicable, pueden ser omitidos o las horas programadas de instrucción de tierra o de entrenamiento en vuelo pueden ser reducidas, como está prescrito en 121.405.

g) En adición a los entrenamientos de diferencias, transición, recurrente, ascenso e iniciales todo programa de entrenamiento debe también proveer entrenamientos de tierra y de vuelo y prácticas como sean necesarias para asegurar que todo tripulante y despachador:

1) Permanezca adecuadamente entrenado y actualizado en su pericia con respecto a todo avión, tripulación, posición de tripulantes y tipo de operación en la cual él sirve; y

2) Califique en equipos nuevos, facilidades, procedimientos y técnicas, incluyendo modificaciones de aviones.

121.417 Tripulantes: Entrenamiento de emergencia.

a) Todo programa de instrucción y entrenamiento debe considerar entrenamiento de emergencia según lo determinado en esta sección, con respecto a todo tipo de avión, modelo y configuración y así como todo tripulante aeronáutico necesario y para todo tipo de operación a ejecutarse, en lo que respecta a la asignación para todo tripulante y la aerolínea, de acuerdo al certificado.

b) El entrenamiento de emergencia debe considerar lo siguiente:

1) Instrucción, asignación y procedimientos en emergencia incluyendo la coordinación entre los tripulantes;

2) Instrucción individual en toda ubicación, función y operación del equipo de emergencia incluyendo:

i) Equipo usado en evacuación y ditching;

ii) Equipo de primeros auxilios y su uso apropiado;

iii) Equipos portátiles de extintores de incendio, con el énfasis en el tipo de extintores para ser usados en los diferentes tipos de fuego; e

iv) Instrucción sobre las salidas de emergencia en el modo de emergencia con los dispositivos de evacuación, la balsa adjunta (si es aplicable), con énfasis en el entrenamiento en la operación de las salidas bajo condiciones adversas.

3) Instrucción en el manejo de situaciones de emergencia, incluyendo:

i) Despresurización rápida o violenta;

ii) Incendio en vuelo o en tierra, procedimientos de control de humo con el énfasis en el equipo eléctrico y relacionados con los cortocircuitos que se encuentren en áreas de la cabina, incluyendo todos los galleys, centros de servicio, elevadores, lavatorios y pantallas de cinema;

iii) Ditching y otra evaluación, incluyendo la evacuación de personas y sus asistentes, a cualquiera quien pueda necesitar la asistencia de otra persona que la movilice eficazmente a una salida en caso de una emergencia;

iv) Enfermedad, lesiones u otras situaciones anormales que involucren a pasajeros o tripulantes incluyendo familiarización con el botiquín médico de emergencia y su uso apropiado; y

v) Secuestros y otras situaciones adversas.

4) Revisión y discusión de incidentes y accidentes anteriores de aviones y situaciones reales de emergencias ocurridas.

c) Todo tripulante debe realizar el siguiente entrenamiento de emergencias durante los períodos especificados de entrenamiento, usando los artículos de emergencia del equipo instalado para todo tipo de avión en el que él o ella volará (entrenamiento recurrente alterno indicado en 121.433 (c) de este RAD, podrá ser realizado:

1) Ejercicio de emergencia que se realiza una sola vez durante el entrenamiento inicial como requisito. Todo tripulante aéreo debe realizar:

i) Por lo menos un ejercicio con respirador protector de tripulante (PBE), en el que combata con extintores de mano un fuego limitado, según 121.337;

ii) Por lo menos un ejercicio de lucha contra incendios en el que los tripulantes combatan un incendio real, que usen por lo menos un tipo de extintores de incendio que sea apropiado para el tipo de incendio para ser combatido;

iii) Este ejercicio de lucha contra incendios no es requerido si el tripulante realizó el ejercicio con PBE de acuerdo al párrafo (c)(1)(i) para combate de un incendio real; y

iv) Un ejercicio de evacuación de emergencia con toda persona en salida del avión o dispositivo aprobado de entrenamiento que use por lo menos un tipo de tobogán de evacuación de emergencia instalado;

v) Los tripulantes de vuelo podrán observar las salidas del avión abiertas en el modo de emergencia o los dispositivos asociados a la ventana de salida, el paquete de balsa tobogán desplegado e

inflado o cumplir el desempeño de las tareas en la realización de estas actividades.

2) Adicionalmente se requiere un ejercicio de emergencia que debe realizarse en el curso inicial y cada 12 meses, en el que todo tripulante debe:

i) Realizar los ejercicios de emergencia siguientes y operar los siguientes equipos:

(a) Todo tipo de salida de emergencia en los modos normal y de emergencia incluyendo los procedimientos y las fuerzas requeridas en el despliegue de los dispositivos de evacuación de emergencia;

(b) Todo extintor de mano por todo tipo instalado;

(c) Todo tipo de oxígeno de emergencia incluyendo equipo protector de respiración (PBE);

(d) Colocación, uso e inflado de chalecos de flotación individual, si es aplicable; y

(e) Ditching (acuatizaje de emergencia), si es aplicable incluyendo, pero no limitado a:

(1) Procedimientos y preparación de cabina;

(2) Coordinación de tripulación;

(3) Información al pasajero y preparación de cabina;

(4) Colocación e inflado de chalecos salvavidas;

(5) El uso de líneas de enganche; y

(6) Abordaje de pasajeros y tripulación en la balsa o un tobogán balsa.

ii) Observar los ejercicios siguientes:

(a) Remoción desde el avión o dispositivo de entrenamiento e inflado de todo tipo de balsa salvavidas, si corresponde;

(b) Traslado de todo tipo de dispositivo/paquete de balsa desde una puerta a otra;

(c) Despliegue e inflado y liberación desde el avión o dispositivo/paquete de todo tipo de balsa de entrenamiento;

(d) Evacuación de emergencia, incluyendo el uso de un tobogán.

d) Ningún tripulante de vuelo podrá servir en operaciones bajo esta sección, a menos que los tripulantes de vuelo hayan desempeñado la practica de uso del PBE y practica de ejercicio de combate contra el fuego prescrito en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección, como parte de un único entrenamiento, del requisito de párrafos (c)(1) ó (c)(2) de esta sección como sea apropiado. Todo tripulante de vuelo que utiliza el PBE y practica de ejercicio de extinción de incendio indicado en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección se considera estar en conformidad con este Reglamento, con la presentación de la información o documentación en una forma y de manera aceptable a la DGAC, mostrando que los ejercicios correspondientes se han realizado.

e) Tripulantes de vuelo que vuelan en operaciones sobre de 25,000 pies deben recibir instrucción en lo siguiente:

1) Hipoxia;

2) Respiración;

3) Tiempo de conciencia útil sin el oxígeno especial en la altura;

4) Expansión de gases;

5) Formación de burbujas de gas en el organismo;

6) Incidencias y fenómenos físicos de despresurización.

f) Para propósito de esta sección, las definiciones siguientes se aplican:

1) Incendio real: Significa un material o combustible encendido en condiciones controladas de magnitud y duración suficiente para cumplir los objetivos del entrenamiento planteado en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección;

2) El extintor de incendio aprobado: Significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la DGAC para uso en cumplimiento con los requisitos de entrenamiento según 121.417 (c);

3) Dispositivos simulados del PBE aprobado: Significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la DGAC para el uso en cumplimiento de requisitos de entrenamiento 121.417 (c);

4) Combate en este contexto: Significan los medios adecuados para luchar contra un incendio simulado o real usando un tipo correspondiente de extintor de incendios hasta que el incendio se extinga;

5) Medios de observación para ver sin participar operativamente en el ejercicio;

6) Practica del uso de PBE (Protecting breathing equipment): Significa una practica de emergencia en que un tripulante de vuelo que demuestra el uso apropiado del equipo protector de respiración mientras se combate un incendio simulado o real;

7) Performance: Significa realizar satisfactoriamente un ejercicio de emergencia prescrito que usa procedimientos establecidos que incrementan la habilidad de las personas involucradas en la practica;

8) Incendio simulado: Significa una condición simulada de fuego y humo usado para crear escenarios de fuego y apagado de incendio en aviones, tal como en lavatorios, hornos de galleys o incendios en asientos de aviones.

9) El titular de un certificado de explotación se asegurará que cuando lleven pasajeros o carga a bordo no se simularán situaciones de emergencias o "no normales".

121.418 Diferencias de los entrenamientos: Tripulantes y despachadores.

a) Los entrenamientos de diferencias para tripulantes y despachadores deben contener por lo menos las siguientes instrucciones que apliquen a sus deberes asignados y responsabilidades:

1) Instrucción de todo en materia apropiada o parte de ella requerida para entrenamiento inicial de tierra en el avión, a menos que la DGAC encuentre que algunas materias en particular no son necesarias;

2) Entrenamiento de vuelo en toda maniobra o procedimiento requerido para entrenamiento inicial de vuelo en el avión, a menos que la DGAC

encuentre que algunas maniobras o procedimientos en particular no son necesarios;

3) El número de horas programadas de entrenamiento de tierra y de vuelo determinado por la DGAC que sea necesario para el tipo de avión, la operación, el tripulante o despachador involucrado.

Entrenamiento de diferencias para todas las variaciones de un tipo particular de avión debe ser incluido en entrenamiento inicial, de transición, de ascenso y recurrente para el avión.

121.419 Pilotos e ingenieros de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.

a) El entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso para pilotos e ingenieros de vuelo debe contener por lo menos las siguientes instrucciones que apliquen a sus deberes asignados:

1) Temas generales:

i) Los procedimientos de despacho y autorización de vuelo del titular de certificado;

ii) Principios y métodos para determinar el peso y balance del avión y procedimientos para calcular la "limitación de pista para despegue y aterrizaje";

iii) Meteorología, suficiente para que aseguren los conceptos prácticos y conocimientos de fenómenos atmosféricos, incluyendo principios de sistemas frontales, hielo, neblina, formaciones verticales y condiciones atmosféricas a grandes alturas;

iv) Sistema de control de tráfico aéreo, procedimientos y fraseología aeronáutica;

v) Navegación y el uso de radioayudas de navegación, incluyendo procedimientos de aproximación por instrumentos (ILS);

vi) Procedimientos de comunicación de emergencia y normales;

vii) Señales visuales antes y durante el descenso, debajo del DH (Altura de Decisión) o MDA (Altura Mínima de Descenso);

viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar su competencia (capacidad).

2) Para todo tipo de avión:

i) Una descripción general;

ii) Características de rendimiento (performance);

iii) Motores y hélices;

iv) Componentes principales;

v) Sistemas principales de la aeronave (controles de vuelo, eléctricos, hidráulicas), otros sistemas como sean apropiados, principios de operaciones normales, anormales y de emergencias, procedimientos aprobados y limitaciones;

vi) Procedimientos para prevenir condiciones meteorológicas severas y para operar dentro o cerca de tormentas incluyendo mejores alturas de penetración, aire turbulento incluyendo turbulencia en aire claro (CAT), corte de viento a bajo nivel (wind shear), congelamiento, granizo y otras condiciones meteorológicas peligrosas;

vii) Limitaciones de operación;

viii) Consumo de combustible y control en crucero;

ix) Plan de vuelo;

x) Todo procedimiento normal y de emergencia; y

xi) El manual de vuelo de la aeronave aprobado.

b) El entrenamiento de tierra inicial de tierra para pilotos e ingenieros de vuelo debe tener por lo menos 120 horas de instrucción programada de las materias requeridas en el párrafo (a) de esta sección y 121.415 (a), a menos que sea reducido bajo 121.405.

121.420 Navegante: Entrenamiento inicial y de transición.

En la República Dominicana no se considerara la inclusión de navegante para las operaciones de transporte aéreo comercial.

121.421 Tripulantes de cabina: Entrenamiento de tierra inicial y de transición.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para tripulantes de a bordo (TC) o tripulantes de cabina debe incluir instrucción en por lo menos lo siguiente:

1) Temas generales:

i) La autoridad del piloto al mando;

ii) Manejo de pasajeros incluyendo los procedimientos a seguir en caso de personas alteradas u otras personas cuyo comportamiento puede arriesgar la seguridad del vuelo;

iii) Administración de los recursos de la tripulación (CRM); y

iv) Conocimiento de las partes aplicables de este Reglamento.

2) Para todo tipo de avión:

i) Una descripción general del avión enfatizando en las características físicas que puedan influir en un amaraje, evacuación y procedimientos de emergencia en vuelo u otros deberes relacionados con:

(a) El uso del sistema (P.A) altavoces y la manera de comunicarse con otros tripulantes incluyendo métodos de emergencia en caso de un intento de secuestro u otras situaciones anormales;

(b) Uso apropiado de los equipos electrónicos de la cocina y los controles para calefacción de la cabina y ventilación (aire acondicionado).

b) El entrenamiento terrestre inicial y de transición para tripulantes de a bordo o tripulantes de cabina debe incluir un chequeo de competencia para determinar sus habilidades de cumplir con deberes y responsabilidades asignadas.

c) El entrenamiento terrestre inicial para tripulantes de a bordo debe tener por lo menos 16 horas de instrucción programada en las materias en el párrafo 121.421 (a) y en el párrafo 121.415 (a), a menos que sea reducida bajo la 121.405.

121.422 Despachadores de aeronaves (EOV): Entrenamiento de tierra inicial y de transición.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para despachadores de aeronaves debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Temas generales:

i) Uso de sistemas de comunicación incluyendo las características de esos sistemas y los procedimientos apropiados normales y de emergencia;

ii) Meteorología, incluyendo los tipos variados de información meteorológica y pronóstico; interpretación de datos meteorológicos (incluyendo pronósticos de temperaturas en ruta y temperaturas en las terminales y otras condiciones atmosféricas). Sistemas frontales, condiciones de viento y el uso de cartas actualizadas con pronósticos meteorológicos para diferentes alturas;

iii) El sistema NOTAM (sistema de aviso para pilotos);

iv) Radio ayudas para navegación y publicaciones;

v) Responsabilidades conjuntas unidas entre piloto y despachador;

vi) Características de los aeropuertos apropiados;

vii) Control de tráfico aéreo y los procedimientos aproximaciones por instrumentos;

viii) Fenómenos meteorológicos predominantes y la fuente disponible de información de condiciones meteorológicas;

ix) Entrenamiento inicial de la administración de los recursos de los despachadores (DRM).

2) Para todo tipo de avión usado en la operación de la aerolínea:

i) Una descripción general del avión enfatizando características de operación y rendimiento (performance), equipos de navegación, equipo para aproximaciones por instrumentos, equipos y procedimientos de emergencia y otros temas relacionados con los deberes y responsabilidades del despachador;

ii) Procedimientos de operaciones en vuelo incluyendo los procedimientos prescritos en 121.419 (a)(2)(vi);

iii) Cálculo de peso y balance;

iv) El rendimiento (performance) básica del avión, requisitos de despacho y procedimientos;

v) Plan de vuelo incluyendo selección de ruta, análisis del tiempo de vuelo, requisitos de combustibles;

vi) Procedimientos de emergencias.

3) Los procedimientos de emergencia deben ser enfatizados, incluyendo la alerta a los departamentos gubernamentales, compañías y agencias privadas durante situaciones de emergencia, para darle la máxima ayuda a un avión en situación de peligro (desastre).

b) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para despachadores de aviones debe incluir un chequeo de competencia dado por un supervisor apropiado o instructor de tierra para demostrar su conocimiento y habilidad con las materias prescritas en el párrafo (a) de esta sección.

c) El entrenamiento de tierra inicial para despachadores de aviones debe tener por lo menos 40 horas de instrucción programada en las materias prescritas en el párrafo (a) de esta sección y en el párrafo 121.415 (a), a menos que sea reducido bajo 121.405.

1) Grupo I, aviones:

i) Motores recíprocos a pistón, 30 horas; y

ii) Turbohélices, 40 horas.

2) Grupo II, aviones:

i) A turbina, 40 horas.

121.424 Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.

a) El entrenamiento inicial, de transición y de ascenso para pilotos, debe incluir entrenamiento de vuelo y la practicas en las maniobras y procedimientos establecidos en el programa aprobado de entrenamiento de vuelo con corte de viento (wind shear) a baja altura, del titular de certificado y el Apéndice "E" de este RAD, como sea aplicable.

b) Las maniobras y procedimientos requeridos por el párrafo (a) de esta sección, deben ser efectuados en vuelo, excepto:

1) Que las maniobras y procedimientos cortante de viento (wind shear), deben ser realizadas en un simulador en el cual las maniobras y procedimientos están autorizadas a ser realizadas; y

2) En la medida que otras maniobras y procedimientos pueden ser realizadas en un simulador, un dispositivo apropiado o un avión estático como esta especificado en el Apéndice "E" de este RAD.

c) Excepto como está permitido en el párrafo (d) de esta sección, el entrenamiento de vuelo inicial requerido por el párrafo (2) de esta sección, debe incluir las siguientes horas de instrucción programadas en vuelo y prácticas, a menos que sea reducida bajo 121.405:

1) Aviones Grupo I:

i) Impulsados por motores recíprocos:

Piloto al mando diez (10) horas.
Segundo al mando seis (6) horas.

ii) Impulsados por turbohélices:

Piloto al mando (15) horas.
Segundo al mando (7) horas.

2) Aviones Grupo II:

Piloto al mando (20) horas.
Segundo al mando (10) horas.

d) Si el programa de entrenamiento aprobado a la aerolínea incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de avión bajo 121.409 (c) de esta sección, todo piloto debe aprobar exitosamente:

1) Con respecto a 121.409 (c) de este RAD:

i) Capacitación práctica en simulador con por lo menos todas las maniobras y los procedimientos puestos en el Apéndice "E" de este RAD, realizadas en un simulador de avión para el entrenamiento de vuelo inicial y que son capaces de realizarse sin un sistema visual; y

ii) Un vuelo de comprobación en el simulador o el avión a nivel de pericia de un piloto al mando o copiloto, como corresponda en donde se demuestre eficiencia como mínimo en las maniobras y los procedimientos considerados en el Apéndice "F" de esta sección, que son capaces de ser realizados en un simulador de avión.

2) Con respecto al 121.409 (d) de este RAD, se requiere entrenamiento y práctica por lo menos de las maniobras y los procedimientos que debe realizar el titular de la licencia de acuerdo a lo considerado en el programa de instrucción de corte de viento a baja altura (wind shear) que sean posibles de ser realizados en un simulador de vuelo del avión en donde las maniobras y los procedimientos han sido autorizados de forma específica.

121.425 Ingenieros de vuelo: Entrenamiento inicial y de transición.

a) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para ingenieros de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento y practica en los procedimientos relacionados al cumplimiento de las funciones del ingeniero de vuelo. Este entrenamiento y práctica puede ser efectuado en vuelo, en simulador de avión o en un equipo de entrenamiento;

2) Un chequeo de vuelo que incluya:

i) Inspección de prevuelo;

ii) Realización en vuelo de los deberes asignados efectuados desde la estación del ingeniero de vuelo durante rodaje, corrida de motores, despegue, ascenso crucero, descenso, aproximación y aterrizaje; y

iii) Cumplimiento de otras funciones, tales como la de manejo de combustible y la preparación de registro (record) de control de consumo de combustible, y operaciones normales y de emergencias para todos los sistemas del avión, ejecutados en vuelo, en un simulador del avión o en un equipo de entrenamiento.

El ingeniero de vuelo que posee una licencia de piloto comercial con una categoría o clasificación de instrumentos o pilotos que hayan sido calificados como pilotos segundo al mando anteriormente y hayan retornado a ingeniero de vuelo, pueden completar todo el chequeo de vuelo en un simulador de avión aprobado.

b) Excepto como está permitido en el párrafo (c) de esta sección, el entrenamiento inicial de vuelo requerido en el párrafo (a) de esta sección, debe incluir por lo menos el mismo número de horas programadas de entrenamiento de vuelo y práctica que son especificados para un piloto de segundo al mando bajo el párrafo 121.424 (c), al menos que sea reducido bajo 121.405.

c) Si el programa de entrenamiento aprobado del titular de certificado incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento bajo el 121.409 (c), todo ingeniero de vuelo debe completar exitosamente en un simulador u otro equipo de entrenamiento:

1) Entrenamiento y práctica en todos los deberes asignados, procedimientos y funciones requeridos en el párrafo (a) de esta sección;

2) Un chequeo de vuelo para asegurar que su pericia es adecuada para ejercer apropiadamente sus deberes, procedimientos y funciones asignadas.

121.427 Entrenamiento recurrente.

a) El entrenamiento recurrente debe asegurar que todo miembro de la tripulación o despachador esté entrenado adecuadamente y actualizado en su pericia respecto al tipo del avión (incluyendo entrenamiento de sus diferencias, si aplican) y la posición asignada al tripulante.

b) El entrenamiento recurrente terrestre para miembros de la tripulación y despachadores debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Una revisión u otro tipo de repaso para determinar el conocimiento de todo tripulante o despachador con relación al avión y la posición asignada;

2) Instrucción necesaria en las materias requeridas para entrenamiento terrestre inicial prescritas en el párrafo 121.415 (a), como sean apropiadas, incluyendo entrenamiento de emergencia, el cual no es requerido para despachadores de aeronave;

3) Para tripulantes de cabina y despachadores, un chequeo de competencia como requerido en los párrafos 121.421 (b) y 121.422 (b), respectivamente;

4) Entrenamiento recurrente aprobado de (CRM) para la tripulaciones de vuelo, éste entrenamiento o porción de este puede ser efectuado durante una sección de entrenamiento de vuelo operacional de línea (LOFT) aprobado en un simulador. El entrenamiento recurrente de (CRM) no procede hasta que la persona haya completado el (CRM) inicial requerido en 121.419, 121.421 ó 121.422.

c) El entrenamiento de refrescamiento en tierra para miembros de la tripulación y despachadores, debe constar de por lo menos las horas programadas siguientes, a menos que sean reducidas de acuerdo al 121.405:

1) Para pilotos e ingenieros de vuelo:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, dieciséis (16) horas;

ii) Grupo II, turbohélice, veinte (20) horas; y

iii) Grupo II, aviones jet, veinticinco (25) horas.

2) Para tripulantes de cabina:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, 4 horas;

ii) Grupo I, aviones turbohélice, 5 horas; y

iii) Grupo II, aviones jet, 18 horas.

3) Para despachador de aeronaves:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, 8 horas;

ii) Grupo I, aviones turbohélice, 10 horas;

iii) Grupo II, aviones jet, 28 horas.

d) El entrenamiento recurrente de vuelo para los tripulantes de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Para pilotos, entrenamiento de vuelo en las maniobras y procedimientos prescritos en el Apéndice "F" de este RAD, o las maniobras y procedimientos de un programa de entrenamiento de vuelo aprobado por la DGAC, excepto en lo siguiente:

i) El número programado de horas no está especificado; y

ii) Un chequeo de competencia completado satisfactoriamente puede ser sustituido por un entrenamiento de vuelo recurrente según el párrafo 121.433 (c).

2) Para ingenieros de vuelo, entrenamientos de vuelo como está prescrito en el párrafo 121.425 (a) excepto en lo siguiente:

i) El número especificado de horas en vuelo no es requerido; y

ii) El chequeo de vuelo, aparte de la inspección de prevuelo, puede ser conducido en un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento o inspección de prevuelo que demuestre

realmente la localización y detalles a inspeccionar en una inspección de prevuelo y se puedan presentar condiciones anormales.

El cumplimiento satisfactorio de un programa de entrenamiento aprobado orientado a la línea de vuelo efectuado en un simulador de vuelo puede ser sustituido por el chequeo de vuelo.

121.429 Drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado debe proveer a todo empleado realizando una función listada en el Apéndice "I" de este RAD, a su supervisor(a), el entrenamiento especificado en ese Apéndice.

b) Ningún titular de certificado debe usar ningún contratista para realizar una función listada en el Apéndice "I" de este RAD, a menos que el contratista provea a todo sus empleados realizando esa función para el titular de certificado y su supervisor(a) con el entrenamiento especificado en ese Apéndice.

Sección "O" - Calificación de la Tripulación

121.431 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las calificaciones de los tripulantes para todo titular de certificado excepto que de otra manera sea especificado.

b) Para el propósito de esta sección, los términos y definiciones prescritas en 121.400 de este RAD, serán aplicables;

c) En empresas dominicanas y en aeronaves de matrícula dominicana, las tripulaciones serán de nacionalidad dominicana excepto en aeronaves nuevas para las que no hayan tripulantes dominicanos calificados y en las que se podrán emplear tripulantes extranjeros sólo por el plazo que estrictamente se requiera para formar y preparar tripulantes dominicanos de acuerdo a lo que determine la DGAC, en cuyo caso este plazo no podrá exceder de un año.

d) Para el propósito de esta sección la clasificación de aviones por grupos indicados en 121.400 es aplicable.

121.432 Generalidades.

a) Excepto en el caso de experiencia operacional de acuerdo con 121.434, un piloto que esté operando como segundo al mando de una operación que requiera tres pilotos o más, debe estar debidamente calificado para actuar como piloto al mando de esa operación.

b) Ningún titular de certificado puede conducir ningún tipo de chequeo o entrenamiento en operaciones conducidas bajo este RAD, excepto los siguientes entrenamientos y chequeos requeridos por este RAD o por el titular del certificado:

1) Chequeo de línea para pilotos;

2) Chequeo de vuelo para ingeniero excepto para procedimientos de emergencia, si la persona que está siendo verificada está calificada y con habilitación vigente de acuerdo con el párrafo 121.453 (a);

3) Chequeo de pericia (proficiency) y entrenamiento para tripulantes de a bordo.

Excepto en los chequeos de línea para pilotos y chequeos de vuelo para ingenieros de vuelo, la persona que se esté entrenando o chequeando no puede ser utilizada como parte de la tripulación requerida.

121.433 Entrenamiento requerido.

a) Entrenamiento inicial: Ningún titular de certificado debe utilizar y ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación requerida en un avión, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado de acuerdo a la sección "N" de este RAD, entrenamiento inicial de vuelo y terrestre para ese tipo de aeronave y para la posición en particular de ese tripulante, excepto en lo siguiente:

1) Tripulantes que hayan calificado y servido como miembro de la tripulación en un tipo particular de avión, del mismo grupo, puede fungir como piloto al mando o segundo al mando respectivamente luego de completar el entrenamiento de ascenso para ese avión como está prescrito en 121.415.

2) Tripulantes que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en un tipo particular de avión, puede fungir como piloto al mando o segundo al mando respectivamente luego de completar el entrenamiento de ascenso para ese avión como está prescrito en 121.415.

b) Entrenamiento de diferencias: Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe fungir como tripulante requerido en un avión de tipo para la cual se incluyó el entrenamiento de diferencia en el programa de entrenamiento aprobado al titular de certificado, a menos que esa persona complete satisfactoriamente el entrenamiento inicial o entrenamiento de transición de tierra y entrenamiento de vuelo o entrenamiento de diferencia, como está prescrito en la

sección 121.415 referente a la posición de tripulante y a la variación (diferencia) en particular de ese avión en el cual presta servicios.

c) Entrenamiento recurrente:

1) Ningún titular de certificado debe utilizar a una persona y ninguna persona debe prestar servicio como tripulante requerido en un avión dentro de los doce (12) meses calendarios precedentes, a menos que se cumplan los requisitos siguientes:

i) Los miembros de la tripulación de vuelo, deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente de tierra y de vuelo para ese avión y posición del tripulante y un chequeo de vuelo como sea aplicable;

ii) Los tripulantes de a bordo y despachadores, deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente terrestre y el chequeo de competencia; y

iii) Los pilotos al mando, deben completar satisfactoriamente dentro de los (6) meses calendarios precedentes entrenamiento recurrente de vuelo en adición del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en el párrafo (c)(1)(i) de esta sección, en un avión en la cual presta servicio como piloto al mando, en operaciones conducidas bajo este RAD.

2) En el caso de pilotos, un chequeo de pericia (proficiency) como está prescrito en 121.441, puede ser sustituido por un entrenamiento recurrente de vuelo requerido por este párrafo y un curso de simulador apropiado bajo 121.409 (b) puede ser sustituido por períodos alternos del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en ese avión, excepto como esta prescrito en el párrafo (d) de esta sección.

d) En todo avión en la cual un piloto presta servicio como piloto al mando, éste debe completar satisfactoriamente un entrenamiento recurrente de vuelo o un chequeo de pericia dentro de los (6) meses calendarios precedentes.

e) A pesar de los párrafos (c)(2) y (d) de esta sección, un chequeo de pericia como se indica en 121.441 de esta sección, no podrá sustituir el entrenamiento de maniobras y procedimientos del programa aprobado de entrenamiento de vuelo para el titular de una licencia de maniobras de corte de viento a baja altura (wind shear) cuando este programa está incluido en un curso de capacitación de refrescamiento de vuelo como lo indicado en 121. 409 (d) de esta sección.

121.433ª Requisitos de entrenamiento: Manejo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

a) Ningún titular de certificado debe usar a ninguna persona para que ejerza y ninguna persona puede ejercer deberes y responsabilidades asignadas en el manejo o transportación de mercancías peligrosas y materiales magnetizados, a menos que dentro de los (12) meses calendarios precedentes, esa persona haya completado satisfactoriamente un entrenamiento en un programa establecido y aprobado bajo esta sección, la cual incluya instrucciones sobre el empaque, señales, etiquetas y documentaciones referentes a las características de embarque, almacenamiento, manejo y compatibilidad.

b) Todo titular de certificado debe mantener un registro (record) de los entrenamientos iniciales y recurrente dados a tripulantes y al personal de tierra que ejerza deberes y responsabilidades asignadas en el manejo y transportación de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

c) Un titular de certificado operando en un país extranjero donde la carga y descarga de los aviones debe ser efectuada por personal de ese país, puede usar personal que no reúna los requisitos señalados en párrafo (a) y (b) de esta sección, si ese personal es supervisado por una persona calificada como está señalado en los párrafos (a) y (b) de esta sección.

121.434 Experiencia operacional.

a) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe actuar como tripulante requerido a un avión, a menos que haya completado la experiencia operacional en ese tipo de avión y posición de tripulante como está requerido en esta sección, excepto en los casos siguientes:

1) Tripulantes excepto pilotos al mando pueden ejercer como está previsto en este RAD, con el propósito de cumplir con los requisitos de esta sección;

2) Pilotos que cumplen con los requisitos de piloto al mando pueden ejercer como segundo al mando.

b) Mientras los tripulantes estén adquiriendo la experiencia operacional, deben cumplir con lo siguiente:

1) En el caso de un tripulante de vuelo, éste debe poseer las licencias y habilitaciones apropiadas para el avión y la posición de tripulante, excepto el piloto que esté cumpliendo con los requisitos de piloto al mando, el cual debe poseer las licencias y habilitaciones apropiadas para piloto al mando en el avión;

2) La experiencia debe ser adquirida luego de haber completado satisfactoriamente el entrenamiento de vuelo y de tierra apropiado para el avión y la posición del tripulante;

3) La experiencia debe ser adquirida en vuelo durante las operaciones bajo este RAD. Sin embargo, en el caso de un avión que no haya sido usado previamente por el titular de certificado en operaciones bajo este RAD, la experiencia operacional adquirida en el avión durante vuelos de ensayo o ferry se puede usar para cumplir con este requisito. Sin embargo, experiencia operacional separada no es requerida para variaciones en el mismo tipo del avión.

c) La experiencia operacional por parte de los pilotos, debe ser adquirida de la siguiente forma:

1) Un piloto al mando deberá:

i) Ejercer las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un inspector de vuelo designado por la DGAC, y

ii) Además, si un piloto al mando está calificado para completar un entrenamiento inicial o de ascenso (promoción) especificado en 121.424, y es evaluado en el desempeño de sus funciones por un piloto chequeador designado por la DGAC durante al menos una pierna de vuelo que incluya un despegue y aterrizaje. Durante el tiempo que un piloto está adquiriendo la experiencia operacional señalada en los párrafo (c) (1) (i) y (ii) de esta sección, un piloto chequeador que está además sirviendo como piloto al mando debe ocupar la posición de piloto al mando. Sin embargo, en el caso de un piloto en transición al mando, el piloto al mando que está sirviendo como piloto chequeador puede ocupar la posición de observador, si el piloto en transición al mando ha realizado por lo menos tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes en el tipo de avión utilizado y haya demostrado al piloto chequeador que el está satisfactoriamente calificado para ejercer los deberes de un piloto al mando en este tipo de avión.

2) Un piloto segundo al mando debe ejercer sus deberes bajo la supervisión de un piloto inspector;

3) Las horas de experiencia operacional para todos los pilotos son como sigue:

i) Entrenamiento inicial: Quince (15) horas de vuelo en aviones Grupo I de motores recíprocos a pistón, veinte (20) horas en el Grupo I aviones turbohélices y veinticinco (25) horas en el Grupo II aviones turbojet; y

ii) Para entrenamiento inicial de transición, excepto lo indicado en el párrafo (c)(3)(iii) de esta sección, diez (10) horas en el Grupo I aviones de motores recíprocos, doce (12) horas en el Grupo I aviones turbohélices y quince (15) horas en el Grupo II aviones turbojet; y

iii) En el caso de entrenamiento de transición donde el titular de certificado posee un programa de entrenamiento aprobado que incluye un curso de entrenamiento en simulador como está prescrito en el párrafo 121.409 (c), todo piloto al mando debe cumplir con los requisitos prescritos en el párrafo (c)(3)(i) de esta sección para el entrenamiento inicial.

d) Un ingeniero de vuelo debe ejercer sus deberes de ingeniero de vuelo bajo la supervisión de un técnico aeronáutico inspector o un ingeniero de vuelo calificado por lo menos el número siguiente de horas supervisadas:

1) Grupo I, aviones de motores recíprocos, ocho (8) horas;

2) Grupo I, aviones turbohélices, diez (10) horas;

3) Grupo II, turbojet, doce (12) horas.

e) Un auxiliar de a bordo debe ejercer sus funciones por lo menos por 50 horas bajo la supervisión de un auxiliar de a bordo calificado bajo este RAD, quien personalmente observe las funciones de su cargo.

Tripulantes de a bordo recibiendo experiencia operacional no podrán ser asignados como tripulantes requeridos. Tripulantes de a bordo en entrenamiento de transición deben recibir 5 horas de vuelo supervisadas por un tripulante de a bordo calificado.

121.435 Operación helicóptero: Explotadores aéreos regulares y Adicionales. Reservado

121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.

a) Ningún piloto debe servir como piloto al mando de un avión o como segundo al mando de un avión en operaciones de aerolínea internacional, aerolínea doméstica o explotadores que requiera tres (3) pilotos o más, a menos que tenga en posesión una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y una habilitación de tipo apropiada para eso.

b) Todo piloto que actúe en otra posición de la especificada en el párrafo (a) de esta sección debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial con la habilitación apropiada de categoría y clase para la aeronave correspondiente y habilitación de instrumentos.

121.438 Limitaciones de operación de los pilotos: Requisitos del Segundo al Mando.

a) Si el segundo al mando tiene menos de 100 horas de tiempo de vuelo como segundo al mando en el tipo de avión que esté volando, en operaciones bajo este RAD, y el piloto al mando no es un piloto chequeador calificado, el que esté al mando debe hacer todos los despegues y aterrizajes cuando existen las siguientes situaciones:

1) En aeropuertos especiales designado por la DGAC o en un aeropuerto especial designado por el titular del certificado; y

2) En cualquiera de las siguientes condiciones:

i) Cuando el valor de la visibilidad sea el mismo que se obtuvo en el último reporte de las condiciones del tiempo para el aeropuerto o cuando la visibilidad esté por debajo de ¾ millas;

ii) El alcance visual de la pista (RVR) para la pista en uso estará a/o por debajo de 4,000 pies;

iii) La pista a ser usada tiene agua, nieve, nieve fundente o condiciones similares que puedan adversamente afectar el rendimiento (performance) del avión;

iv) La acción de frenado en la pista a ser usada está reportada ser menor que buena;

v) El componente de viento cruzado para la pista a ser usada está en exceso de 15 nudos;

vi) El viento constante a baja altura (wind shear) está reportado en la vecindad del aeropuerto;

vii) Cualquier otra condición en la cual el piloto al mando determine es prudente ejercer la prerrogativa de comandante.

b) Ninguna persona debe conducir operaciones bajo este RAD, a menos que para ese tipo de avión, si el piloto al mando o el segundo al mando no tienen por lo menos setenticinco (75) horas de tiempo de vuelo en la línea aérea tanto como piloto al mando o como segundo al mando.

La DGAC sobre la solicitud del titular, autorizará desviaciones de los requisitos de este párrafo (b) mediante una enmienda apropiada a las especificaciones de operaciones en cualquiera de las siguientes circunstancias:

1) Un nuevo titular de certificado que emplea un piloto que no llena los mínimos requisitos de este párrafo;

2) Un titular de certificado existente agrega a su flota un tipo de avión no probada antes para uso en sus operaciones;

3) Un titular de certificado existente establece una nueva base a la cual él asigna pilotos que serán requeridos para ser calificados en aeronaves operadas desde esa base.

121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.

a) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona puede actuar como piloto, a menos que dentro de los 90 días anteriores, esa persona haya efectuado un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de avión en el cual esa persona va a servir. Los despegues y aterrizajes requeridos en este párrafo pueden ser realizados en un simulador visual aprobado por 121.407, que incluyan maniobras de despegues y aterrizajes. En adición, cualquier persona que no efectúe los aterrizajes y despegues requeridos dentro del período consecutivo de 90 días, debe actualizar la experiencia como prevé el párrafo (b) de ésta sección.

b) Además de cumplir con los entrenamientos y chequeos requeridos por este RAD, un tripulante de vuelo que no haya cumplido los requisitos del párrafo (a) de esta sección debe actualizarse como sigue:

1) Bajo la supervisión de un piloto chequeador, efectuar un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de avión en el cual esa persona va a servir o en un simulador avanzado visual. Cuando se usa un simulador visual se debe cumplir con los requisitos del párrafo (c) de esta sección;

2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b)(1) de esta sección deben incluir:

i) Un despegue con fallo simulado en el motor más crítico;

ii) Un aterrizaje efectuando una aproximación por instrumento (ILS), bajando o descendiendo hasta la altura mínima de decisión autorizada al titular del certificado;

iii) Un aterrizaje completo.

c) Un piloto requerido para ejecutar las maniobras prescritas en el párrafo (b) de esta sección en un simulador visual debe:

1) Haber acumulado previamente 100 horas de vuelo en el mismo tipo de avión en el cual él brindará servicios;

2) Ser observado en los primeros dos aterrizajes efectuados en operaciones bajo este RAD, por un piloto chequeador aprobado actuando como piloto al mando y que ocupe un asiento de piloto.

Los aterrizajes deben ser efectuados en las condiciones meteorológicas mínimas que no sean menores que las contenidas en las especificaciones de operaciones del titular de certificado, para operaciones de categoría I, y deben ser ejecutadas dentro de los 45 días siguientes al término del entrenamiento de simulador.

d) Cuando se use un simulador para cumplir cualquiera de los requisitos del párrafo (a) o (b) de esta sección, toda posición requerida de tripulante de vuelo, debe ser ocupada por una persona apropiadamente calificada y el simulador debe ser operado como si estuviera en un ambiente normal de vuelo sin la característica reposicionadora del simulador.

e) El inspector chequeador que observe los despegues y aterrizajes prescritos en los párrafos (b)(1) y (c) de esta sección, debe certificar que la persona observada es proficiente y calificado para ejecutar deberes de vuelo en operaciones bajo este RAD, y podrá requerir cualquier maniobra adicional que determine necesaria para hacer la certificación de pericia.

121.440 Chequeo de línea.

a) Ningún titular de certificado, debe usar a una persona y ninguna persona puede servir como piloto al mando de un avión, a menos que dentro de los (12) meses calendario anterior, esa persona haya pasado un chequeo de línea en el cual haya ejecutado satisfactoriamente los deberes y responsabilidades del piloto al mando en uno de los tipos de aviones que va a volar.

b) Un chequeo de línea de piloto al mando para pilotos de aerolíneas domésticas e internacionales debe:

1) Que sea impartido por un piloto chequeador que esté actualmente calificado en la ruta y en el avión; y

2) Que consista en un vuelo regular sobre una parte de la ruta aérea de la aerolínea a la cual el piloto es asignado normalmente;

c) El Chequeo de línea de piloto chequeador al mando para pilotos de los explotadores aéreos debe ser:

1) Dado por un piloto inspector que esté actualmente calificado en la aeronave; y

2) Que consista en un vuelo sobre una parte del país o de un Estado extranjero en el cual puede ser asignado.

121.441 Chequeos de pericia.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona puede brindar sus servicios como tripulante de vuelo requerido, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente ya sea el chequeo de pericia (proficiency) o un curso de entrenamiento de simulador, aprobado bajo 121.409 como sigue:

1) Para un piloto al mando, un chequeo de pericia dentro de los doce (12) meses calendario anteriores y en adición dentro de los seis (6) meses calendario anteriores ya sea un chequeo de pericia o un entrenamiento en simulador;

2) Para todos los otros pilotos:

i) Dentro de los doce (12) meses calendario anteriores ya sea un chequeo de pericia o un curso de entrenamiento de simulador orientado a la línea de vuelo, como está prescrito en 121.409; y

b) Excepto como está prescrito en los párrafos (c) y (d) de esta sección, un chequeo de pericia debe reunir los siguientes requisitos:

1) Debe incluir cuando menos los procedimientos y maniobras prescritas en el Apéndice "F" de este RAD, a menos que específicamente, esté previsto en ese Apéndice;

2) Debe ser impartido por un piloto inspector chequeador o por la DGAC.

c) Un simulador de avión aprobado u otro equipo de entrenamiento apropiado puede ser usado en la conducción de un chequeo de pericia como lo prevé el Apéndice "F" de este RAD.

d) Una persona impartiendo un chequeo de pericia (proficiency) puede a discreción obviar cualquier maniobra o procedimiento a su discreción, siempre que en el Apéndice "F" de este RAD, se especifiquen las maniobras y procedimientos autorizadas a ser obviada a discreción del inspector, si:

1) La DGAC no requiere la ejecución específica de la maniobra o procedimiento en particular;

2) El piloto que está siendo chequeado es al momento del chequeo empleado como piloto por el titular de certificado; y

3) El piloto que está siendo chequeado, está actualmente calificado para operaciones bajo este RAD, en el tipo particular de avión y posición de tripulante de vuelo o haya dentro de los seis (6) meses calendario anteriores, completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado para el tipo de avión en particular.

e) Si el piloto siendo chequeado falla alguna de las maniobras requeridas, la persona conduciendo el chequeo de pericia, puede impartir entrenamiento adicional al piloto durante el curso del chequeo de pericia. En adición de repetir las maniobras falladas, la persona impartiendo el chequeo de pericia puede requerir al piloto que está siendo chequeado que repita cualquier maniobra que encuentre necesario para determinar la pericia del piloto. Si el piloto que está siendo chequeado no puede demostrar el rendimiento satisfactorio a la persona que está conduciendo el chequeo, el titular del certificado no debe usarlo, ni esa persona debe servir en operaciones bajo este RAD, hasta que no complete satisfactoriamente el chequeo de pericia.

Sin embargo, todo el chequeo de pericia, otro que no sea el chequeo inicial de pericia para el segundo al mando requerido por esta sección, puede ser conducido en un simulador visual aprobado, si el piloto que está siendo chequeado efectúa por lo menos dos aterrizaje en el avión apropiado durante un chequeo de línea u otro chequeo conducido por un piloto chequeador, el piloto al mando puede observar y certificar el cumplimiento satisfactorio de esos aterrizajes efectuados por el segundo al mando.

Si el chequeo de pericia del piloto es conducido de acuerdo con este párrafo, el próximo chequeo de pericia requerido para ese piloto debe ser conducido del mismo modo o de acuerdo con el Apéndice "F" de este RAD, o un curso de entrenamiento en un simulador visual del avión bajo 121.409, puede ser sustituido por esto.

121.443 Calificación piloto al mando: Rutas y aeropuertos.

a) Todo titular de certificado debe proveer un sistema aceptable a la DGAC, para diseminar la información requerida por el párrafo (b) de esta sección al piloto al mando y al personal aprobado de operación de vuelo. El sistema debe además proveer un medio aceptable para demostrar que cumple con 121.409.

b) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando, a menos que el titular del certificado proporcione a esa persona la información actualizada concerniente a las siguientes materias pertinentes a las áreas sobre las cuales esa persona va a servir y para todo aeropuerto y área de terminal en la cual esa persona va a operar y asegura que esa persona tiene el conocimiento adecuado y la habilidad para usar la siguiente información:

1) Características meteorológicas apropiadas a la temporada;

2) Facilidades de navegación;

3) Procedimientos de comunicación incluyendo ayudas visuales de los aeropuertos;

4) Clases de terrenos y obstrucciones;

5) Alturas mínimas para la seguridad de vuelo;

6) Procedimientos de llegada y salida en ruta y en el área de la terminal, procedimientos de espera y procedimientos de aproximación por instrumentos para los aeropuertos;

7) Areas congestionadas y diagrama de todo aeropuerto en el área de la terminal en la cual el piloto va a operar; y

8) Avisos de información para los pilotos.

121.445 Calificación de aeropuertos para piloto al mando: Areas especiales y aeropuertos.

a) La DGAC puede determinar que, ciertos aeropuertos debido a situaciones geográficas, tales como terreno circundante, obstrucciones o procedimientos complicados de aproximación y despegue, son aeropuertos que requieren calificaciones especiales de aeropuertos, y que ciertas áreas o rutas, o ambas, requieren un tipo de calificación de navegación especial.

b) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando hacia o desde un aeropuerto determinado que, requiere calificación especial de aeropuerto, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores:

1) El piloto al mando o segundo al mando haya efectuado una entrada a ese aeropuerto incluyendo un despegue y un aterrizaje, sirviendo como piloto;

2) El piloto al mando sea calificado por medio de exposiciones gráficas aceptables a la DGAC, para ese aeropuerto en particular.

c) El párrafo (b) de esta sección no aplica cuando una entrada a ese aeropuerto, incluyendo un despegue o un aterrizaje se efectúa con el techo de nubes en ese aeropuerto por encima de 1,000 pies de la altura mínima en ruta (MEA) más baja o de la altura inicial para la aproximación y la visibilidad de 3 millas.

d) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando entre aeropuertos sobre rutas o áreas que requieran calificación de un tipo especial de navegación, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores esa persona haya demostrado calificación en el sistema de navegación aplicable de una manera aceptable para la DGAC, por medio de uno de los siguientes métodos:

1) Volando sobre una ruta o área como piloto al mando usando los sistemas especiales de navegación aplicables;

2) Volando sobre una ruta o área como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto chequeador usando el sistema especial de navegación;

3) Completando los requisitos del programa de entrenamiento del Apéndice "G" de este RAD.

121.453 Calificación de ingeniero de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe fungir como ingeniero de vuelo de un avión, a menos que dentro de los seis (6) meses calendario anteriores haya tenido por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo como ingeniero de vuelo en ese tipo de avión o el titular del certificado del explotador o la DGAC, le haya efectuado un chequeo en el tipo de avión y determinado que está familiarizado y es competente con toda la información especial actualizada y con los procedimientos operacionales.

b) Un chequeo en vuelo impartido de acuerdo con el párrafo 121.425 (a)(2), cumple los requisitos del párrafo (a) de esta sección.

121.455 Uso de drogas prohibidas.

a) Esta sección, se aplica a personas que realizan una función, listada en el Apéndice "I" de este RAD, para el titular de certificado o explotador. Para el propósito de esta sección una persona que realiza dicha función de acuerdo a un contrato con el titular de certificado o explotador se considera que está realizando esa función para el titular del certificado o explotador.

b) Ningún titular de certificado o explotador debe, a sabiendas, usar una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado o explotador, tanto directamente o por contrato, ninguna función listada en el Apéndice "I" de este RAD, mientras esa persona tiene en su sistema (él o ella), una droga prohibida como está definido en ese Apéndice.

c) Ningún titular de certificado o explotador debe, a sabiendas, usar una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado o explotador, tanto

directamente o por contrato, ninguna función sensible para la seguridad si esa persona tuvo un resultado positivo en la prueba de droga o ha rehusado someterse a una prueba de droga requerida por el Apéndice "I" de este RAD, y la persona no ha llenado los requisitos del Apéndice "I", para retornar a la realización de tareas sensibles a la seguridad.

121.457 Comprobaciones sobre drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador debe chequear a todos sus empleados que realicen una o varias de las funciones prescritas en el Apéndice "I" de este RAD, de acuerdo con ese Apéndice.

b) Ningún titular de certificado debe usar un contratista para efectuar una función prescrita en el Apéndice "I" de este RAD, a menos que el contratista chequee a cada empleado realizando dicha función para el titular del certificado o explotador de acuerdo con ese Apéndice.

121.458 Uso o abuso del alcohol.

a) Generalidad: Esto aplica a empleados que realizan una función prescrita en el Apéndice "J" de este RAD, para un titular de certificado o empleados cubiertos.

Para el propósito de esta sección, una persona que cumpla con la definición de empleado cubierto en el Apéndice "J", se considera que está realizando la función para el titular del certificado.

b) Concentración de alcohol: Ningún empleado cubierto debe reportarse a una labor o permanecer en labor que requiera realizar funciones sensibles a la seguridad, mientras tenga una concentración de alcohol de 0.04 ó mayor, asimismo, ningún titular de certificado que tenga conocimiento actual de que un empleado tiene una concentración de alcohol de 0.04 ó mayor, debe permitir al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

c) Uso en servicio: Ningún empleado cubierto debe usar alcohol mientras está realizando funciones sensibles a la seguridad, asimismo, ningún titular de certificado que tenga conocimiento actual de que un empleado cubierto está usando alcohol mientras realiza funciones sensibles a la seguridad debe permitir al empleado continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

d) Uso antes de servicio:

1) Ningún empleado cubierto debe realizar deberes de tripulante auxiliar de cabina dentro de ocho (8) horas después de usar alcohol, asimismo, ningún titular de certificado, teniendo conocimiento actual de que dicho empleado ha usado alcohol dentro de las ocho (8) horas, debe

permitir al empleado realizar o continuar realizando las tareas especificadas;

2) Ningún empleado cubierto debe realizar tareas sensibles a la seguridad que no sean las especificadas en el párrafo (d)(1) de esta sección, durante cuatro (4) horas después de haber usado alcohol, asimismo ningún titular de certificado, teniendo conocimiento actual de que un empleado ha usado alcohol durante cuatro (4) horas, debe permitir al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

e) Uso después de un accidente: Ningún empleado que tenga conocimiento actual de un accidente que envuelva un avión para la cual él o ella ha realizado funciones sensibles a la seguridad o próximo al momento del accidente, no debe usar alcohol durante ocho (8) horas después del accidente, a menos que él o ella se le haya hecho un chequeo post accidente de acuerdo al Apéndice "J" de este RAD, o el empleador haya determinado que el trabajo del empleado no pudo contribuir con el accidente.

f) Rehusarse o someterse a un chequeo de alcohol requerido: Ningún empleado cubierto debe rehusar someterse a un examen post accidente al azar por sospecha razonable o una prueba de alcohol requerida bajo el Apéndice "J" de este RAD, asimismo, ningún titular de certificado debe permitir a un empleado que rehúse someterse a dicho chequeo, realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

121.459 Prueba por el abuso del alcohol.

a) Todo titular de certificado debe establecer un programa de prevención de mal uso del alcohol, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice "J" de este RAD.

b) Ningún titular de certificado debe usar una persona la cual cubre la definición de empleado cubierto en el Apéndice "J", para realizar una función sensible a la seguridad prescrita en el Apéndice "J", a menos que esa persona sea sujeta a pruebas de mal uso de alcohol de acuerdo con lo prescrito en ese Apéndice.

Sección "P" - Calificación del Despachador de Aeronaves y Limitaciones de Tiempo de Servicio. Explotadores Domésticos e Internacionales

121.461 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las calificaciones y limitaciones de servicio para despachadores de aeronaves en operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.

121.463 Calificación de los despachadores de aeronaves.

a) La aerolínea doméstica o internacional no debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronaves en categoría de transporte impulsado por turbina, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente lo siguiente:

1) Entrenamiento inicial de despachador, excepto aquellas personas que hayan completado satisfactoriamente entrenamiento de despachador para otro tipo de avión impulsado por turbina, que sólo necesita completar el entrenamiento de transición apropiado;

2) Familiarización operacional que consista en cinco (5) horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo este RAD, excepto que esa persona puede servir como despachador de aeronave sin cumplir con este requisito por un período de noventa (90) días después de la introducción inicial al avión en operaciones conducido bajo este RAD.

b) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave para un tipo de avión en particular, a menos que esa persona haya con respecto a ese avión, completado satisfactoriamente diferencias de entrenamiento, si aplican.

c) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores haya completado familiarización operacional consistente en cinco (5) horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo este RAD, en uno de los tipos de aviones que él despachará.

d) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave para despachar aviones operando bajo este RAD, a menos que la aerolínea haya determinado que el despachador está familiarizado con los procedimientos operacionales esenciales para la operación en ese segmento sobre el cual él ejerce su autoridad de despacho.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Toda aerolínea doméstica o internacional debe establecer el período de servicio diario para un despachador de forma que comience a una hora determinada que le permita al despachador familiarizarse completamente con las condiciones meteorológicas anticipadas y existentes a lo largo de la ruta. Antes de despachar cualquier avión el despachador debe permanecer en su puesto de servicio hasta que todo avión despachado por él haya completado su vuelo o hasta que sea relevado por otro despachador calificado.

b) Excepto en casos de circunstancias o condiciones de emergencia, fuera del control de la aerolínea, lo siguiente debe cumplirse:

1) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe programar a un despachador por más de diez (10) horas consecutivas de servicio;

2) Si un despachador es programado por más de diez (10) horas de servicio en veinticuatro (24) horas consecutivas, la aerolínea debe proveerle un descanso mínimo de ocho (8) horas al momento o antes de cumplir las diez (10) horas de servicio; y

3) Todo despachador debe ser relevado de todo servicio con la aerolínea, de acuerdo a lo estipulado en el Código de Trabajo de la República Dominicana.

121.467 Tripulantes de a bordo o Tripulantes de Cabina, limitaciones de tiempo de servicios, requisitos de descanso: Vuelos domésticos, internacionales y Adicionales.

a) Para los fines de esta sección:

Día calendario: Significa el período de tiempo transcurrido, utilizando el tiempo universal coordinado o tiempo local, que comienza a media noche y termina veinticuatro (24) horas después en la próxima media noche.

Período de servicio: Significa el período de tiempo transcurrido entre la presentación para una asignación que involucra el tiempo de vuelo y el relevo de esa asignación por el explotador doméstico, internacional o no regular. El tiempo es calculado usando bien sea, el tiempo universal coordinado o tiempo local para reflejar el tiempo total transcurrido.

Período de descanso: Significa el período libre de toda obligación de realizar servicio para un explotador doméstico, internacional o no regular, y libre de toda responsabilidad de trabajo o servicio si surge la ocasión.

b) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, un explotador doméstico, internacional o no regular debe asignar un período de servicio a un tripulantes de a bordo sólo cuando los requisitos de descanso de este párrafo sean cumplidos:

1) Excepto como está prescrito en los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, ningún explotador doméstico, internacional o no regular debe asignar a un tripulante de a bordo a un período de servicio programado que sea más de 14 horas;

2) Excepto como está prescrito en el párrafo (b)(3) de esta sección, a un tripulante de a bordo programado para un período de servicio de catorce (14) horas o menos como está estipulado bajo el párrafo (b)(1) de esta sección, se le debe dar un período de descanso programado de por lo menos nueve (9) horas consecutivas. Este período de descanso debe tomar lugar entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período de servicio;

3) El período de descanso requerido bajo el párrafo (b)(2) de esta sección, puede ser programado o reducido a ocho (8) horas consecutivas si el tripulante a bordo se le provee un subsiguiente período de descanso de por lo menos diez (10) horas consecutivas. Este subsiguiente período de descanso debe estar programado para comenzar no más tarde que veinticuatro (24) horas después del inicio del período del descanso reducido y debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período;

4) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un tripulante de a bordo, a un período de servicio programado por más de catorce (14) horas, pero no más de dieciséis (16) horas, si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio, por lo menos un tripulante de a bordo en adición al mínimo de tripulantes de a bordo requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio requerido bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

5) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un tripulante de a bordo a un período de servicio programado que exceda las dieciséis (16) horas, pero no más de dieciocho (18) horas, si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio por lo menos dos tripulantes de a bordo en adición al mínimo de tripulantes de a bordo requerido para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

6) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un tripulante de a bordo un período de servicio programado que incluye un período de más de dieciocho (18) horas pero no más de veinte (20) horas, uno o más vuelos que aterrizan o despegan fuera de los límites geográficos de la República Dominicana, y si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos, por lo menos, tres (3) tripulantes de a bordo. En adición al mínimo de tripulantes de abordo requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

7) Excepto como está prescrito en el párrafo (b)(8) de esta sección, un tripulante de a bordo programado a un período de servicio de más de

catorce (14) horas pero no más de veinte (20) horas, como está prescrito en los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, se le debe conceder un período de descanso programado de por lo menos doce (12) horas consecutivas. Este período de descanso debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período de servicio;

8) El período de descanso requerido bajo el párrafo (b)(7) de esta sección, puede ser programado o reducido a diez (10) horas consecutivas si al tripulante de a bordo se le proporciona un subsiguiente período de descanso programado para comenzar no más tarde que veinticuatro (24) horas, después del inicio del período de descanso reducido y debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del período del subsiguiente servicio;

9) No obstante los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, si un explotador doméstico, internacional o no regular elige reducir el período de descanso a diez (10) horas como está prescrito por el párrafo (b)(8) de esta sección, el explotador puede no programar a un tripulante de a bordo para un período de veinticuatro (24) horas, comenzando después del inicio del período de descanso reducido;

10) Ningún explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un tripulante de a bordo algún período de servicio, a menos que dicho tripulante de a bordo haya tenido por lo menos el descanso mínimo requerido bajo esta sección;

11) Ningún explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un tripulante de a bordo para efectuar un servicio con el explotador durante cualquier período de descanso requerido;

12) El tiempo gastado en transportación no local que un explotador doméstico, internacional o no regular requiere de un tripulante de a bordo a un aeropuerto donde dicho tripulante de a bordo va a prestar servicio en un vuelo como tripulante o desde un aeropuerto donde el tripulante de a bordo fue relevado de servicio para retornar a la estación permanente del tripulante de a bordo (home station), no está considerado como parte de un período de descanso;

13) Todo explotador doméstico, internacional o no regular debe relevar a todo tripulante de a bordo comprometido en el transporte aéreo, de todos los servicios adicionales por lo menos veinticuatro (24) horas consecutivas durante cualesquiera siete (7) días calendario consecutivos;

14) Un tripulante de a bordo no está considerado a estar programado para servicio en exceso de las limitaciones del período de servicio si los vuelos a que está asignado están programados y normalmente terminan dentro de las limitaciones pero debido a circunstancia fuera del control del explotador doméstico, internacional o no regular, tales como condiciones meteorológicas adversas, no están a la hora de salida esperados, llegan a su destino dentro del tiempo programado.

c) A pesar del párrafo (b) de esta sección, un explotador doméstico, internacional o no regular, puede aplicar el tiempo de vuelo y limitaciones de servicio de tripulante de vuelo y requisitos de descanso de este RAD para tripulantes de a bordo para todas las operaciones conducidas bajo este RAD, siempre que:

1) El titular del certificado establezca procedimientos escritos que:

i) Apliquen a todos los tripulantes de a bordo utilizados en la operación del titular de certificado;

ii) Incluyan los requisitos del tripulante de a bordo contenidos en la sección "Q", "R" o "S" de este RAD, como sean convenientes para la operación que está siendo conducida excepto que las facilidades de descanso de a bordo del avión no sean requeridas;

iii) Incluyan disposiciones para agregar un tripulante de a bordo al requisito mínimo de tripulantes de a bordo por todo tripulante de vuelo que está en exceso del número mínimo requerido en la hoja de datos del certificado de tipo y quien está asignado al avión bajo las disposiciones de las secciones "Q", "R" ó "S", como sean aplicables, de este RAD;

iv) Sean aprobados por la DGAC y estén descritos o referenciados en las especificaciones de operaciones del titular de certificado; y

2) En cualquier momento que la DGAC, considere que las revisiones son necesarias para la continua adecuación de los procedimientos escritos que son requeridos por el párrafo (c)(1) de esta sección que se le había concedido la aprobación final, el titular de certificado debe, después de una notificación de la DGAC hacer cualquier cambio en los procedimientos que sean considerados necesarios por él. En el transcurso de treinta (30) días después que el titular de certificado recibe esa notificación, él puede remitir una petición para que se reconsidere la notificación con la oficina de la DGAC que está a cargo de la inspección general de las operaciones del titular de certificado. La remisión de una petición para reconsiderar, deja la notificación

pendiente de la decisión de la DGAC. Sin embargo, si la DGAC considera que una emergencia requiere acción inmediata en el interés de la seguridad, puede mediante una explicación de las razones, requerir un cambio efectivo sin demora.

Sección "Q" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso. Explotadores Aéreos Domésticos

121.470 Aplicabilidad.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los tripulantes de vuelo.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "R" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos Internacionales

121.480 Aplicabilidad.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de uno o dos pilotos.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.483 Limitaciones de tiempo de vuelo: Dos pilotos y un tripulante adicional.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tres o más pilotos y un tripulante adicional.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.487 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos con servicio no asignado regularmente.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.489 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.491 Limitación de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead heading).

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.493 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingeniero de vuelo.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "S" - Limitaciones del Tiempo de Vuelo. Operaciones Adicionales

121.500 Aplicabilidad.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.503 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos/aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.505 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.507 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres pilotos: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.509 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de cuatro pilotos: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.511 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingenieros de vuelo: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.513 Limitaciones de tiempo de vuelo: Internacional y de ultramar.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.515 Limitaciones de tiempo de vuelo: Todos los tripulantes: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.517 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales: Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.519 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head): Aviones.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.521 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos y un tripulante adicional como sea requerido.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.523 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres o más pilotos y tripulantes adicionales como sean requeridos.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.525 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos que prestan servicios en más de una clase de tripulaciones de vuelo.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "T" - Operaciones de Vuelo

121.531 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para las operaciones de vuelo que aplican a todos los titulares de certificado.

121.533 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas domésticas.

a) Toda aerolínea doméstica es responsable por el control operacional.

b) El capitán (piloto al mando) y el despachador de aeronave, son conjuntamente responsables de la planificación del prevuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo, de acuerdo con este Reglamento y de las especificaciones de operaciones.

c) El despachador de aeronaves es responsable por:

1) Controlar el progreso de todo vuelo;

2) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y

3) Cancelar o redespachar un vuelo que en su opinión y la del capitán (piloto al mando) el vuelo no debe operarse o no debe seguir operando con seguridad como se planificó o se autorizó.

d) Todo capitán (piloto al mando) de un avión está durante el tiempo de vuelo, al mando de la aeronave y su tripulación y es responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación, carga y la aeronave. El capitán (piloto al mando) tiene el control completo sin limitaciones y autoridad en la preparación del avión, sobre todo miembro de la tripulación y los deberes, tengan o no un certificado valido autorizándolos a realizar los deberes de esos miembros de la tripulación, durante el tiempo de vuelo.

e) Todo capitán (piloto al mando) de un avión, es responsable de la planificación de prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con la DGAC y las especificaciones de operaciones.

f) Ningún piloto puede operar un avión de manera descuidada o temeraria de forma que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

121.535 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas internacionales.

a) Toda aerolínea internacional es responsable del control operacional.

b) El capitán (piloto al mando) y el despachador de aeronave son conjuntamente responsables de la planificación del prevuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo de acuerdo a las regulaciones y de las especificaciones de operación.

c) El despachador de aeronave es responsable por:

1) Controlar el progreso de todo vuelo;

2) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y

3) Cancelar o redespachar un vuelo si, en su opinión o la opinión del capitán (piloto al mando), el vuelo no debe operar o seguir operando con seguridad tal como se planificó o se autorizó.

d) Todo capitán (piloto al mando) de una aeronave es durante el tiempo de vuelo el responsable de la aeronave y su tripulación; es responsable además de la seguridad de los pasajeros y la carga.

e) Todo capitán (piloto al mando) tiene el control completo y la autoridad en la operación de la aeronave sin limitaciones, sobre otros miembros de la tripulación y sus deberes durante el tiempo de vuelo, tengan o no esos tripulantes un certificado valido autorizándolo a efectuar los deberes asignados.

f) Ningún piloto debe operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma tal que pueda poner en peligro vidas y propiedades.

121.537 Responsabilidad de control operacional: Explotadores aéreos Adicionales.

a) Todo explotador aéreo:

1) Es responsable del control operacional;

2) Debe listar las personas autorizadas por él, para ejercer control operacional en su manual de operaciones del explotador.

b) El capitán (piloto al mando) y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo de acuerdo con este RAD y las especificaciones de operaciones. El director de

operaciones puede delegar las funciones para la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo, pero no debe delegar la responsabilidad de esas funciones.

c) El director de operaciones es responsable por la cancelación, desvío o demora de un vuelo, si en su opinión o la opinión del capitán (piloto al mando), el vuelo no puede operar o continuar operando con seguridad, tal como se proyectó o se autorizó. El director de operaciones es responsable de asegurar que todo vuelo sea controlado por lo menos en lo siguiente:

1) Salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias y cualquier desviación;

2) Mantenimiento y atrasos mecánicos encontrados en los lugares de origen, destino y paradas intermedias;

3) Cualquier condición conocida que pueda afectar adversamente la seguridad del vuelo.

d) Todo capitán (piloto al mando) de un avión está durante el tiempo operación, al mando de la aeronave y su tripulación; y es responsable de la seguridad de los pasajeros, la tripulación, la carga y la aeronave. El capitán (piloto al mando) tiene el control completo y la autoridad en la preparación de la aeronave, sobre todos los miembros de la tripulación y sus deberes, tenga o no un certificado válido autorizándolo a realizar los deberes que esos miembros de la tripulación tienen asignados durante el tiempo de vuelo.

e) Todo capitán (piloto al mando) de una aeronave es responsable de la planificación de prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con las regulaciones de la DGAC y las especificaciones de operaciones.

f) Ningún piloto debe operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma tal que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

121.538 Seguridad de aviones.

Los titulares de certificados conduciendo operaciones bajo este RAD deben cumplir con los requisitos de seguridad establecido en el RAD 108 de este Reglamento.

121.539 Notificación de operaciones.

Todo titular de certificado debe notificar a su personal de operaciones, de todos los cambios en equipo y procedimiento operacional, incluyendo todo cambio conocido en el uso de ayudas a la navegación, aeropuerto, procedimientos del control del transito aéreo, regulaciones, condiciones meteorológicas conocidas y las irregularidades en tierra y facilidades de navegación.

121.541 Itinerarios de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Al establecer itinerarios operacionales de vuelo, toda aerolínea internacional y doméstica deberá permitir suficiente tiempo en las paradas intermedias para darle el servicio correspondiente a los aviones y considerar los vientos prevalecientes en la ruta y la velocidad crucero del tipo de avión que utiliza.

121.542 Responsabilidades de los tripulantes de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe requerir a ningún miembro de la tripulación de vuelo y ningún miembro de la tripulación de vuelo, debe efectuar ninguna función durante la fase crítica de vuelo, que no sea la requerida para la operación segura del avión. Durante la fase crítica no de efectuarán funciones a bordo como propaganda para la compañía, ventas de productos o requisitos para la cocina del avión (galley), enseñar puntos de interés turístico, llenar los formularios de orden de pago y cualquier otra función que no sean las relacionadas a la seguridad del vuelo.

b) Ningún tripulante de vuelo debe comprometerse y ningún capitán (piloto al mando) debe permitir ninguna actividad durante una fase critica del vuelo, que pueda distraer cualquier tripulante de vuelo de la ejecución de sus deberes o pueda interferir en cualquier forma con la conducción apropiada de sus deberes, tales como comer, participar de conversaciones sin importancia dentro de la cabina de mando, o comunicaciones sin importancia entre la cabina de pasajeros y la cabina de mando; y la lectura de publicaciones no relacionadas con la conducción apropiada del vuelo, y que no son requeridas para la seguridad del vuelo.

c) Para el propósito de esta sección, fase crítica de vuelo es: La fase de operación de todas las operaciones en tierra, en vuelo, que incluye a rodaje (taxeo), despegue, aterrizaje y todas otras operaciones de vuelo conducidas por debajo de 10,000 pies, excepto en velocidad de crucero.

Nota: "Rodaje (taxeo) está definido como el movimiento de un avión con la potencia de sus motores bajo sus propias fuerzas sobre la superficie de un aeropuerto".

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.

a) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, todo miembro de la tripulación de vuelo de servicio en la cabina de vuelo debe permanecer en su puesto de servicio asignado, con sus cinturones de seguridad abrochados durante el despegue, aterrizaje y mientras esté en ruta.

b) Un miembro de la tripulación de vuelo puede dejar su posición de servicio asignado, siempre que:

1) La ausencia del tripulante no es necesaria para la ejecución de funciones en conexión con la operación del avión;

2) La ausencia del tripulante es para hacer sus necesidades fisiológicas;

3) El miembro de la tripulación está tomando un período de descanso y el relevo ha sido proporcionado:

i) En el caso del capitán (piloto al mando), durante la parte de crucero del vuelo, por un piloto que posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y la habilitación aprobada actualizada y calificado como capitán piloto al mando (PIC) o piloto segundo al mando y está calificado por el explotador como en ese avión durante la parte de la ruta del vuelo. El segundo al mando para actuar como capitán (piloto al mando) en ruta no necesita haber completado los siguientes requisitos de piloto al mando PIC: El entrenamiento de vuelo recurrente cada seis (6) meses requeridos por el párrafo 121.433 (c)(1)(iii). La experiencia operacional requerida por la 121.434; los despegues y aterrizajes requeridos por la sección 121.439, y la inspección (chequeo) en línea requerido por la sección 121.439, y la verificación de proficiencia cada seis (6) meses o el entrenamiento en simulador requerido por el párrafo 121.441 (a)(1); y:

ii) En el caso del piloto segundo al mando (SIC), por un piloto calificado para actuar como (SIC) de ese avión durante las operaciones en ruta. No obstante el piloto de relevo no necesita llenar los requisitos de experiencias requerida en el párrafo 121.439 (b).

121.545 Manipulación de los controles de vuelo.

Ningún capitán (piloto al mando) debe permitir que ninguna persona manipule los controles del avión en vuelo, tampoco, ninguna persona debe manipular los controles del avión, a menos que esa persona sea:

a) Un piloto calificado para procedimiento de operación de la aeronave.

b) Un piloto de seguridad autorizado, representante de la DGAC que está autorizado por el capitán (piloto al mando) y está habilitado en la aeronave y que está inspeccionando las operaciones de vuelo; o:

c) Un piloto de otro titular de certificado que tiene la autorización del capitán y está habilitado en esa aeronave.

121.547 Admisión a la cabina de vuelo.

a) Ninguna persona debe admitir a una persona en la cabina de vuelo de una aeronave, a menos que la persona admitida sea:

1) Un miembro de la tripulación;

2) Un Inspector de vuelo designado por la DGAC y que está desempeñando funciones oficiales para la DGAC;

3) Agente o autoridad del gobierno de la República Dominicana, en misión oficial, un empleado del titular de certificado emitido bajo este Reglamento o un empleado de una empresa de aeronáutica que tiene permiso del capitán y que sus deberes son tales que su admisión a la cabina de vuelo es necesaria, o ventajosa para la seguridad de las operaciones; o

4) Cualquier persona que tiene el permiso del capitán y esté específicamente autorizado por la gerencia del titular del certificado y por la DGAC.

El párrafo (a)(2) de esta sección no limita la autoridad de emergencia del capitán piloto al mando (PIC) para excluir a cualquier persona de la cabina de vuelo, por el interés en la seguridad del vuelo.

b) Para el propósito del párrafo (a)(3) de esta sección, agentes o autoridad del gobierno de la República Dominicana que tienen responsabilidades con asuntos relacionados de seguridad, empleados del titular de certificado, cuya eficiencia sería aumentada con la familiaridad de las condiciones de vuelo, pueden ser admitidas por el titular de certificado.

Sin embargo el titular de certificado no debe admitir empleados de tráfico, ventas u otros departamentos que no están directamente relacionados con las operaciones del vuelo, a menos que sean elegibles, bajo el párrafo (a)(4) de esta sección.

c) Ninguna persona debe admitir a una persona en la cabina de vuelo, a menos que haya un asiento disponible para uso de esa persona en la cabina de pasajeros, excepto que sea:

1) Un inspector chequeando la línea aérea de acuerdo con el párrafo (a)(2) de esta sección;

2) Un controlador de tránsito aéreo empleado por el gobierno de la República Dominicana quien está autorizado por la DGAC, para observar los procedimientos de ATC (Control de Trafico Aéreo);

3) Un técnico aéreo aeronáutico calificado, empleado por el explotador y que sus deberes y obligaciones requieren una licencia de técnico aeronáutico;

4) Un técnico aeronáutico certificado, empleado por otro titular de certificado y que sus deberes y obligaciones con esa aerolínea, requieren una licencia de técnico aeronáutico y quien está autorizado por el titular de certificado que está operando la aeronave para hacer un viaje especifico sobre una ruta;

5) Empleado del titular de certificado operando la aeronave siempre que sus deberes estén directamente relacionados con la conducción o planificación de operaciones de vuelo o del control de los equipos de la aeronave, o procedimientos de operación, si su presencia en la plataforma de vuelo es necesaria para ejercer sus deberes y él ha sido autorizado por un supervisor responsable, listado en el manual de operaciones con esa autoridad; y

6) Representante técnico del fabricante de la aeronave o sus componentes, que por sus deberes está directamente relacionado con el control en vuelo del equipo de la aeronave o procedimientos de operación, si su presencia en la cabina de vuelo es necesaria para ejercer sus deberes y haya sido autorizado por escrito por la DGAC y por un supervisor responsable del departamento de operaciones del titular de certificado, listado en el manual de operaciones con esa autoridad.

121.548 Credenciales de inspectores de operaciones de líneas aéreas: Admisión a la cabina de vuelo.

Toda vez que esté en el desempeño de sus deberes de conducir una tarea asignada, a un inspector de la DGAC, se le debe conceder acceso libre e ininterrumpido a la cabina de vuelo de esa aeronave, siempre que el mismo presente credencial al capitán (piloto al mando) de una aeronave operada por un explotador aéreo.

121.549 Equipo de vuelo de los tripulantes.

a) El capitán (piloto al mando) debe asegurarse que las cartas aeronáuticas apropiadas actualizadas, ayudas de navegación y procedimientos de aproximación por instrumentos, están a bordo del avión para todo vuelo y además estos elementos están en posesión de todos los pilotos programados para el vuelo.

b) El tripulante debe, tener rápidamente disponible para su uso en todo vuelo, una linterna de mano que esté en buenas condiciones de uso.

121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Cuando un titular del certificado, conduciendo operaciones domésticas o internacionales está en conocimiento de condiciones, incluyendo condición de aeropuerto y pista de aterrizaje, que pueden ser potencialmente peligrosas para la seguridad de las operaciones, deberá restringir o suspender las operaciones hasta que tales condiciones sean corregidas.

121.553 Restricción o suspensión de operaciones: Explotadores aéreos Adicionales.

Cuando un explotador aéreo no regular, o el capitán (piloto al mando) está en conocimiento de que las condiciones del aeropuerto y la pista de aterrizaje, pueden ser potencialmente peligrosas para la seguridad de operaciones, el explotador no regular o el piloto al mando, de acuerdo al caso, podrán restringir o suspender las operaciones hasta que tales condiciones que sean corregidas.

121.555 Cumplimiento con las rutas aprobadas y limitaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Ningún piloto debe operar un avión de categoría transporte:

a) Sobre una ruta o segmento de ruta, a menos que esté establecido en las especificaciones de operación aprobadas de la aerolínea doméstica o internacional; o

b) En otras que no estén de acuerdo con las limitaciones de las especificaciones de operaciones aprobadas.

121.557 Emergencias: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el piloto al mando (PIC) puede tomar cualquier acción que considere necesaria, de acuerdo con las circunstancias. En tal caso él puede desviarse de los métodos y procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y las regulaciones de aviación civil y especificaciones de operaciones, al extremo que él considere necesario para resolver la situación dentro de los parámetros posibles de seguridad.

b) En una situación de emergencia que ocurra durante el vuelo, que requiere inmediata acción y decisión por un despachador de aeronave y que sea de su conocimiento, el despachador de aeronave le comunicará y aconsejará al capitán piloto al mando (PIC) de la emergencia, cerciorándose de la decisión del capitán (piloto al mando) y deberá registrar tal decisión. Si el despachador de aeronave no se puede comunicar con el piloto, él declarará la emergencia y tomará cualquier acción que él considere necesario de acuerdo a las circunstancias.

c) Toda vez que un piloto al mando o despachador ejerza la autoridad de emergencia, debe mantener comunicación apropiada con el ATC y centro de despacho informándolos sobre progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia debe enviar un reporte por escrito de cualquier desviación a través del gerente de operaciones de la aerolínea a la DGAC. Un despachador enviará su reporte dentro de los diez (10) días después de la fecha de la emergencia y el capitán (piloto al mando) debe enviar su reporte dentro de los diez (10) días después de retornar a su base principal.

121.559 Emergencias: Explotadores aéreos Adicionales.

a) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el capitán (piloto al mando) puede tomar la acción que él considere necesario bajo la circunstancia. En tal caso, él puede desviarse de los procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y de las regulaciones de aviación civil y especificaciones de operación, al extremo requerido que él considere necesario para la seguridad del vuelo.

b) En una situación de emergencia que se presente durante el vuelo que requiera decisión y acción inmediata por el personal de administración apropiado y que sea conocido por ese personal en el caso de operaciones conducidas con un sistema de seguridad de vuelo, ésas personas deben avisar al capitán (piloto al mando) de la emergencia, comprobarán la decisión del capitán (piloto al mando), y registrarán las decisiones del mismo. Si no se puede comunicar con el piloto, ellos declararán la emergencia y tomarán cualquier acción que consideren necesaria bajo las circunstancias.

c) En cualquier momento que se ejerza la autoridad durante una emergencia, el capitán (piloto al mando) o el personal de la administración mantendrá la estación de radio terrestre correspondiente, informada sobre progreso del vuelo.

La persona que declare la emergencia, debe enviar un reporte por escrito de cualquier desviación a través del director de operaciones del explotador aéreo a la DGAC, dentro de diez (10) días después de completado el vuelo. En el caso de operaciones fuera del país, al retorno a la base principal.

121.561 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las facilidades de navegación y de tierra.

a) Toda vez que el capitán (piloto al mando) de una aeronave, se encuentre con condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas o detecte irregularidades en las facilidades de navegación de tierra, o de a bordo, debe notificar de inmediato a la estación terrestre apropiada (ATC), la información que él considere esencial para la seguridad de otros vuelos.

b) La estación de radio de tierra (ATC), que es notificado según el párrafo (a) de esta sección, informará a la entidad responsable de la operación de la radio ayuda inmediatamente.

121.563 Reporte de irregularidades mecánicas.

El capitán (piloto al mando) se debe asegurar que todas las irregularidades mecánicas que ocurran durante el vuelo sean anotadas en el libro de registro (record) técnico de vuelo (RTV) del avión al final de ese vuelo. Antes de todo vuelo el capitán (piloto al mando) debe asegurarse de que toda irregularidad anotada en el RTV del avión al final del vuelo anterior haya sido corregida.

121.565 Motor inoperativo: Reporte después de aterrizaje que no es el de destino.

a) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, toda vez que un motor de un avión falle, o toda vez que la rotación de un motor sea detenida para evitar posible daño, el capitán (piloto al mando) debe aterrizar la aeronave en el aeropuerto conveniente más cercano, en el que un aterrizaje seguro puede ser efectuado.

b) Si no más de un (1) motor de un avión que tiene tres (3) o más motores falla, o haya sido detenido para evitar posible daño, el capitán (piloto al mando) puede continuar a un aeropuerto que él seleccione si decide que continuando a ese aeropuerto es tan seguro como aterrizar en el aeropuerto conveniente más cercano, siempre que lo permitan:

1) La naturaleza del mal funcionamiento y las posible dificultades mecánicas que puedan ocurrir si el vuelo es continuado;

2) La altura, peso y combustible disponible (remanente) desde el momento de la detención del motor;

3) Las condiciones meteorológicas en ruta y en los posibles lugares de aterrizaje;

4) La congestión del tráfico aéreo;

5) El tipo de terreno;

6) Su familiaridad con el aeropuerto que va ser usado.

c) El capitán (piloto al mando) reportará toda detención de rotación de motor en vuelo a la estación de radio terrestre conveniente (ITC), lo antes posible y mantendrá tal estación informada sobre el progreso del vuelo.

d) Si el capitán (piloto al mando) aterriza en un aeropuerto que no sea el aeropuerto apropiado más cercano, al completar su ruta debe enviar un reporte por escrito a su director de operaciones o gerente de operaciones, en el caso de un explotador aéreo no regular, expresando las razones para determinar que su selección de un aeropuerto, distinto al aeropuerto conveniente más cercano, era una acción tan segura como aterrizar en el aeropuerto más cercano. El gerente de operaciones o director de operaciones debe, dentro de diez (10) días después que el piloto retorne a su base principal, enviar una copia de este reporte con sus comentarios a la DGAC.

121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.

Ninguna persona debe hacer una aproximación por instrumentos a un aeropuerto, excepto que esté dentro de los mínimos meteorológicos (IFR) y procedimientos de aproximación por instrumentos descritos en las especificaciones de operaciones adoptadas del titular del certificado.

121.569 Intercambio de equipos de aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Antes de operar bajo un acuerdo de intercambio, todo explotador internacional y doméstico debe demostrar que:

1) Los procedimientos para la operación de intercambio son conformes con este Reglamento y con las prácticas seguras de operación;

2) Los tripulantes y despachadores requeridos cumplen con los requisitos aprobados de entrenamiento para las aeronaves y equipos a ser usados y están familiarizados con la comunicación y procedimientos de despacho a ser utilizados;

3) El personal de mantenimiento para los aviones y equipo, están familiarizados con los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados;

4) Las tripulaciones de vuelo y despachadores llenan las calificaciones apropiadas para rutas y aeropuertos;

5) Los aviones a ser operados son esencialmente similares a los aviones del transportista con quien el intercambio es efectuado. Con respecto a la disposición y movimiento de controles que son críticos para la seguridad, a menos que la DGAC determine que el explotador tiene programas adecuados de entrenamiento para asegurar que cualquier discrepancia potencialmente riesgosa sea superada con seguridad por la familiarización de la tripulación de vuelo.

b) Todo explotador doméstico e internacional debe incluir las previsiones pertinentes y procedimientos asociados con el equipo del acuerdo de intercambio en sus manuales.

121.570 Capacidad de evacuación del avión.

a) Ninguna persona debe permitir que un avión transportando pasajeros se mueva en la superficie, despegue o aterrice, a menos que los medios para asistir en una evacuación de emergencia del tipo de extensión automática instalado de acuerdo con el párrafo 121.310 (a) de este RAD se encuentren listos para ser usados.

b) Todo titular de certificado debe asegurarse que al menos una salida a nivel del piso esté prevista para evacuación antes del avión moverse en la superficie.

121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.

a) Todo titular de certificado que opera un avión de pasajeros asegurará que todos los pasajeros sean informados oralmente por los tripulantes de lo que se indica a continuación:

1) Antes de cada despegue:

i) Aviso de no fumar.

Todo pasajero deberá ser informado cuándo, dónde y bajo qué condiciones se prohibe fumar.

Esta información incluye la declaración de que este Reglamento obliga al cumplimiento de los pasajeros de las señales iluminadas y de la información a los pasajeros, con placas o letreros de las áreas asignadas de no fumar, y las instrucciones de los tripulantes con respecto a estas normas.

La información incluirá también una declaración de que este Reglamento prohibe y sanciona la destrucción de detectores de humo de los lavatorios del avión con la intención de fumar, por atentar contra la seguridad de vuelo.

ii) La ubicación de salidas de emergencia;

iii) El uso de cinturones de seguridad, incluyendo instrucciones en cómo asegurar y desabrochar los cinturones de seguridad.

Todo pasajero será informado cuándo, dónde y bajo qué condiciones el cinturón de seguridad debe estar asegurado y abrochado.

Esta información incluirá una declaración de que este Reglamento requiere el cumplimiento por parte del pasajero de las señales iluminadas de no fumar y la información de instrucciones en lo que concierne al uso de cinturones de seguridad.

iv) La ubicación y uso de cualquier dispositivo de flotación de emergencia disponible.

2) Después de todo despegue, inmediatamente antes de o inmediatamente después de apagar el aviso de cinturón de seguridad, se hará un anuncio de que los pasajeros deben mantener sus cinturones de seguridad asegurados, mientras se mantengan sentados, aun cuando la señal del cinturón de seguridad esté apagada;

3) Excepto como se indica en el párrafo (a)(4) de esta sección, antes de todo despegue, un tripulante auxiliar asignado al vuelo hará una explicación individual a toda persona limitada físicamente que pueda necesitar la asistencia de otra persona para moverla eficazmente a una salida de emergencia, en caso de una evacuación. En la información el tripulante auxiliar deberá:

i) Informar a la persona y su asistente toda salida apropiada y el tiempo más apropiado para comenzar el movimiento hacia una salida en caso de una emergencia; y

ii) Averiguar con la persona y su asistente la forma más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor o daño adicional.

4) Los requisitos del párrafo (a)(3) de esta sección no se aplican a una persona a quien se ha dado la información antes de una porción previa del vuelo en la misma aeronave, cuando los tripulantes auxiliares de servicio han dado consejos con respecto a la manera más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor y daño adicional.

b) Todo titular de certificado llevará en todo avión de pasajeros en ubicaciones convenientes para el uso de todo pasajero, las tarjetas impresas que complementan la información oral, conteniendo:

1) Diagramas de los métodos de operación de las puertas y las salidas de emergencia; y

2) Otras instrucciones necesarias para el uso del equipo de emergencia. Toda tarjeta indicada en este párrafo debe contener información que sea pertinente únicamente al avión de tipo y modelo usado para este vuelo.

c) El titular del certificado describirá en su manual el procedimiento para ser seguido en la información requerida por el párrafo (a) de esta sección.

121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones extensas sobre agua.

a) En adición a la instrucción oral requerida por el párrafo 121.571 (a), todo titular de certificado operando un avión en operaciones extensas sobre agua, debe asegurar que todos los pasajeros estén oralmente instruidos por tripulantes apropiados, sobre el lugar y operación de los salvavidas, balsa y otros medios de flotación, incluyendo una demostración del método de ponerse e inflar un salvavidas.

b) El titular de certificado describirá en su manual de operaciones el procedimiento a seguirse en la instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección.

c) Si el avión procede directamente sobre agua después del despegue, las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta sección, deben ser dadas antes del despegue.

d) Si el avión no procede directamente sobre agua, ninguna parte del briefing requerido por el párrafo (a) de esta sección, tiene que ser dada antes del despegue, pero todas las instrucciones deben ser dadas antes de llegar a la parte del vuelo sobre agua.

121.574 Oxígeno de uso médico para los pasajeros.

a) Un titular de certificado puede permitirle a un pasajero llevar y operar un equipo para el almacenamiento, generación o distribución de oxígeno cuando las siguientes condiciones sean encontradas:

1) El equipo es:

i) Suministrado por el titular de certificado;

ii) De un tipo aprobado;

iii) Mantenido por el titular de certificado de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado por la DGAC;

iv) Libre de contaminadores inflamables en todas las superficies exteriores;

v) Capaz de proporcionar un volumen mínimo de flujo de oxígeno al usuario de cuatro (4) litros por minuto;

vi) Construido de tal forma que todas las válvulas, conexiones y manómetros estén protegidos de daños; y

vii) Adecuadamente asegurado.

2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de líquido, el equipo deberá estar bajo el programa de mantenimiento, aprobado del titular de certificado, desde su compra o desde que el contenedor de almacenaje fue sangrado por última vez;

3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:

i) El equipo ha estado bajo el programa de mantenimiento aprobado del titular del certificado desde su compra o desde la última prueba hidrostática del cilindro de almacenamiento; y

ii) La presión en cualquier cilindro de oxígeno, no exceda la presión nominal del cilindro.

4) Toda persona que use el equipo, tenga la necesidad médica de usarlo, evidenciado por una declaración escrita, para ser mantenida en posesión de la persona, firmada por un médico autorizado que especifique la máxima cantidad de oxígeno/hora necesario y la máxima razón de flujo necesario para la altitud de presión correspondiente a la presión del avión bajo condiciones normales de operación. Este párrafo no aplica al transporte de oxígeno en un avión en que los únicos pasajeros transportados son personas quienes puedan tener una necesidad médica de oxígeno durante el vuelo y sus asistentes médicos;

5) Cuando una declaración médica es requerida por el párrafo (4) de esta sección, la cantidad total de oxígeno transportado es igual a la cantidad máxima de oxígeno/hora necesitado, como lo especifica la declaración médica, multiplicada por el número de horas usadas para calcular la cantidad de combustible del avión requerido por este RAD;

6) El capitán (piloto al mando) es avisado cuando el equipo esté a bordo y cuando se pretende usar;

7) El equipo es almacenado y toda persona que use el equipo está sentada, de modo que no restrinja el paso o el uso de cualquier salida regular, o

de emergencia requerida, o del pasillo en el compartimiento de pasajeros.

b) Ninguna persona debe, ni ningún titular de certificado debe permitir a ninguna persona fumar dentro de los diez (10) pies próximos del almacenamiento de oxígeno y el equipo de distribución es llevado de acuerdo al párrafo (a) de esta sección.

c) Ningún titular de certificado permitirá a ninguna persona conectar o desconectar el equipo distribuidor de oxígeno a/o desde un cilindro de oxígeno gaseoso, mientras algún pasajero esté a bordo del avión.

d) Los requisitos de esta sección no aplican para el transporte del equipo suplementario de oxígeno de primeros auxilios o relacionados, requerido por este Reglamento.

121.575 Bebidas alcohólicas.

a) Ninguna persona debe tomar bebidas alcohólicas a bordo de un avión, a menos que el titular de certificado operando el avión le haya servido tales bebidas a dicha persona.

b) Ningún titular de certificado debe servir bebidas alcohólicas a una persona a bordo de sus aviones, que:

1) Parezca estar intoxicado;

2) Esté escoltando a una persona o cuando esté siendo escoltado, de acuerdo con 108.21 de este Reglamento;

3) Tenga un arma mortal o peligrosa accesible a él, mientras esté a bordo del avión, de acuerdo con 108.11 de este Reglamento.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una persona a bordo de cualquiera de sus aeronaves, si esa persona aparenta estar intoxicada con alcohol u otra sustancia.

d) Todo titular de certificado debe, dentro de los próximo cinco (5) días del incidente, reportar a la DGAC a cualquier persona que rehuse cumplir con el párrafo (a) de esta sección o de cualquier disturbio causado por una persona que aparente estar intoxicada a bordo de cualquiera de sus aviones.

121.576 Retención de artículos u objetos en los compartimientos de pasajeros y la tripulación.

El titular de certificado debe proveer y usar medios para evitar que todo artículo de cocina (galley) o carromato de servicio, así como todo artículo de equipaje de tripulante o de pasajero, el cual sea llevado en un compartimiento de tripulante o

pasajero, se convierta en un peligro al desplazarse por factor de carga correspondiente a las condiciones de aterrizaje de emergencia, bajo las cuales el avión está certificado.

121.577 Almacenaje de comidas y bebidas durante el despegue y aterrizaje.

a) Ningún titular de certificado puede despegar o aterrizar un avión cuando cualquier comida, bebida, útiles de mesa, suministrados por él esté colocado en cualquier asiento de pasajero.

b) Ningún titular de certificado debe despegar o aterrizar un avión, a menos que toda bandeja de comida, bebidas y todo carromato de servicio esté asegurado en su posición de almacenamiento.

c) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes en cumplimiento con esta sección.

121.578 Concentración del ozono en la cabina.

a) Para el propósito de esta sección, las siguientes definiciones aplican:

1) **"Segmento de vuelo"** significa tiempo de vuelo sin parada programado entre dos aeropuertos;

2) **"Equivalente a nivel del mar"** se refiere a las condiciones de 25°C temperatura y 760 MM de mercurio de presión.

b) A menos que sea satisfactoriamente demostrado a la DGAC, que la concentración de ozono dentro de la cabina no excederá los valores de seguridad, excepto como está descrito en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ningún titular de certificado debe operar una categoría de transporte sobre los niveles de vuelo siguientes:

1) Para vuelos sobre nivel de vuelo de 320, 0.25 partes por millón por volumen, equivalente al nivel del mar, en cualquier momento sobre ese nivel de vuelo; y

2) Para vuelos sobre el nivel de vuelo 270, 0.1 parte por millón por volumen, equivalente al nivel del mar, promedio (average) de tiempo medido para todo segmento de vuelo que exceda cuatro (4) horas e incluya vuelos sobre ese nivel de vuelo. (Para este propósito, la cantidad de ozono bajo el nivel de vuelo de 180 es considerada cero (0)).

c) El cumplimiento con esta sección debe ser mostrado mediante análisis o pruebas, basados ya sea, en los procedimientos operacionales del avión, las limitaciones y rendimiento, o las operaciones del titular del certificado. Los análisis o pruebas deben ser una de las siguientes:

1) Las estadísticas (84% de seguridad) del ozono atmosférico indican, que a las altitudes y ubicaciones en las cuales el avión será operado, las concentraciones del ozono de la cabina no excederán los límites descritos por el párrafo (b) de esta sección;

2) El sistema de ventilación del avión, incluyendo cualquier equipo de control de ozono, mantendrá las concentraciones de ozono de la cabina hacia o debajo de los límites descritos por el párrafo (b) de esta sección.

d) Un titular de certificado puede obtener una autorización para desviarse de los requisitos del párrafo (b) de esta sección, mediante una enmienda a sus especificaciones de operaciones, si:

1) Demuestra que debido a circunstancias fuera de su control o problemas económicos, no puede cumplir en el período de tiempo especificado; y

2) Haya sometido un plan aceptable a la DGAC para efectuar el cumplimiento hasta donde sea posible.

e) Un titular de certificado no necesita cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta sección para un avión, cuando las únicas personas transportadas sean tripulantes de vuelo y personas listadas en 121.583 de este RAD.

121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.

a) **Operaciones en ruta**: Excepto como está previsto en los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona debe usar un piloto automático en ruta, incluyendo ascenso y descenso, a una altura sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de pérdida especificada en el manual de vuelo del avión para una falla del piloto automático bajo condiciones de crucero o menos de quinientos (500) pies, cualquiera que sea más alta.

b) **Aproximaciones cuando se esté usando una facilidad de aproximación por instrumento:** Ninguna persona debe usar un equipo de piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión para una falla del piloto automático en procedimiento de aproximación, o menos de cincuenta (50) pies debajo de la altitud mínima de descenso aprobada, para la altura de decisión en el procedimiento por instrumentos, cualquiera que sea más alta, excepto:

1) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son menores que las condiciones básicas VFR del 91.155 de este Reglamento, ninguna persona debe usar un piloto automático y acoplador para una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor de cincuenta (50) pies por encima de la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación; y

2) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o mejores que la básica mínima VFR del 91.155, ninguna persona debe usar un piloto automático con una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor que la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión, por mal funcionamiento del piloto automático con aproximación acoplada, en una aproximación o cincuenta (50) pies, la que sea mayor.

c) No obstante el párrafo (a) o (b) de esta sección, la DGAC puede conceder en las especificaciones de operación el permiso para el uso en aterrizaje con un sistema aprobado de control de vuelo con capacidad automática, en cualquier caso que:

1) El sistema no contenga ninguna pérdida de altitud (sobre cero) especificada en el manual de vuelo del avión por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación; y si

2) El encuentra que el uso del sistema, al hacer contacto con la tierra, de ninguna manera afectará los estándares de seguridad requeridos por esta sección.

121.581 Asiento delantero para el observador: Inspecciones en ruta.

a) Todo titular de un certificado, debe tener un asiento disponible en la cabina de vuelo de todo avión usado para transporte aéreo, para ser ocupado por un inspector de la DGAC, mientras conduzca inspecciones en ruta. La localización y el equipo del asiento, con respecto a su comodidad para conducir las inspecciones en ruta, estará determinada por la DGAC.

b) Todo avión que tenga más de un (1) asiento para observador en adición a los asientos requeridos para el complemento de la tripulación para la cual fue certificado el avión, el asiento del observador delantero, o el asiento del observador seleccionado por la DGAC, debe estar disponible para él cuando esté cumpliendo sus obligaciones bajo el párrafo (a) de esta sección.

121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.

a) Cuando sea autorizado por el titular del certificado, pueden ser transportadas las siguientes personas, pero no otras, a bordo de un avión, sin cumplir con los requisitos en los párrafos 121.309 (f), 121.310, 91.533, 121.571 y 121.587, con los requisitos de la operación de transportar pasajeros los párrafos 121.157 (c), 121.161 y 121.291, con los requisitos pertinentes a los pasajeros en los párrafos 121.285, 121.313 (f), 121.317, 121.547 y 121.573 de este Reglamento:

1) Un (1) tripulante;

2) Un (1) empleado de la compañía;

3) Un (1) inspector de la DGAC que esté dando cumplimiento a sus deberes oficiales;

4) Una persona necesaria para:

i) La seguridad del vuelo;

ii) El manejo seguro de animales;

iii) El manejo seguro de materiales peligrosos;

iv) La seguridad de carga valiosa o confidencial;

v) La preservación de carga frágil o perecedera;

vi) Para efectuar experimentos o pruebas de contenedores de carga o equipo de manejo de carga;

vii) Para verificar la operación de un equipo especial para carga o descarga;

viii) La carga o descarga de carga "sobre tamaño".

5) Una persona descrita en el párrafo (4) de esta sección, cuando esté viajando hacia y desde su asignación;

6) Una persona prestando servicio como un guardia acompañando un cargamento hecho por o bajo la autoridad del gobierno;

7) Un dependiente de un empleado del titular de certificado cuando esté viajando con el empleado en negocio de compañía hacia o desde estaciones situadas fuera, no servidas por vuelos de pasajeros regulares.

b) Ningún titular de certificado puede operar un avión transportando una persona amparada por el párrafo (a) de esta sección, a menos que:

1) Toda persona tenga el acceso, sin obstrucción, desde su asiento al compartimiento del piloto o a una salida regular o de emergencia;

2) El piloto al mando tenga un medio para notificar a toda persona cuando está prohibido fumar y cuando los cinturones de seguridad deben de ser abrochados; y

3) El avión tenga un asiento aprobado con un cinturón de seguridad aprobado para toda persona. El asiento debe estar alojado de modo que el ocupante no esté en ninguna posición que pueda interferir con los miembros de la tripulación de vuelo cuando estén desempeñando sus deberes.

c) Antes de todo despegue, todo titular de certificado, operando un avión transportando personas bajo por el párrafo (a) de esta sección, se asegurará que todas esas personas hayan sido oralmente instruidas por los miembros correspondientes de la tripulación sobre:

1) Fumar;

2) El uso de los cinturones de seguridad en los asientos;

3) El lugar y operación de las salidas de emergencias;

4) El oxígeno y el uso del equipo de oxígeno de emergencia;y

5) Operaciones extensas sobre agua, el lugar de las balsas salvavidas y demostración del método de ponerse e inflar un chaleco salvavidas.

d) Todo titular de certificado operando un avión transportando personas cubiertas por el párrafo (a) de esta sección, incorporará procedimientos para el transporte seguro de tales personas en el manual de operaciones de la aerolínea o explotador aéreo.

e) El piloto al mando puede autorizar a una persona cubierta por el párrafo (a) de esta sección a ser admitida a la cabina de vuelo del avión.

121.585 Utilización y asignación de asientos en puertas de emergencias.

a) 1) Todo titular de certificado debe determinar al máximo lo necesario para efectuar las funciones aplicables al párrafo (d) de esta sección, la disponibilidad de toda persona que permita ocupar un asiento en una salida, de acuerdo con esta sección. para el propósito de esta sección:

i) Asiento en salida, significa de emergencia.

(a) Todo asiento que tiene acceso directo a una salida.

(b) Todo asiento en una fila de asientos a través de los cuales los pasajeros tendrían que pasar para ganar acceso a una salida, desde el primer asiento interior de la salida, hasta el primer pasillo interior de la salida.

ii) Un asiento de pasajero que tenga acceso directo significa un asiento desde el cual un pasajero puede proceder directamente a la salida sin entrar en un pasillo o pasar cerca de una obstrucción.

2) Todo titular de certificado debe hacer la determinación de pasajero sentado en una salida requerida por este párrafo, en una manera no discriminatoria, consistente con los requisitos de esta sección por personas designadas en el manual de operaciones requerido del titular del certificado;

3) Todo titular de certificado debe designar los asientos de salida en toda configuración de asientos de pasajeros en su flota, de acuerdo con las definiciones en este párrafo y someter esas designaciones para aprobación como parte de los procedimientos requeridos a ser sometidos para aprobación bajo los párrafos (n) y (p) de esta sección.

b) Ningún titular de certificado debe sentar una persona en un asiento afectado por esta sección, si el titular de certificado determina que es posible que la persona sería incapaz de efectuar una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección porque:

1) La persona carece de suficiente movilidad, fuerza o destreza en ambos brazos, manos y piernas:

i) Para alcanzar hacia arriba lateralmente y hacia abajo de la localización de salidas de emergencia y operaciones o los mecanismos de deslizadores (tobogán) de salida;

ii) Para agarrar, empujar, halar, girar o de otra forma, manipular esos mecanismos;

iii) Para empujar, apartar, hablar, o de otra forma abrir salida de emergencia;.

iv) Para levantar, para sostener, depositar en o cerca de asientos o maniobrar sobre los respaldos de asientos a la próxima fila

objetos de tamaño y peso fuera de las salidas de emergencia sobre las alas;

v) Para remover obstrucciones similares en tamaño y peso de las salidas de emergencias sobre las alas;

vi) Para alcanzar la salida de emergencia rápidamente;

vii) Para mantener el balance mientras remueve obstrucciones;

viii) Para salir rápidamente;

ix) Para estabilizar un deslizador de escape después del despliegue; o

x) Para asistir a otros en la salida de un deslizador de escape.

2) La persona tiene menos de quince (15) años de edad o carece de capacidad para efectuar una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección, sin la asistencia de un adulto acompañante padre u otro relacionado;

3) La persona carece de habilidad para leer, entender las instrucciones requeridas por esta sección y relacionadas con la evacuación de emergencia provistas por el titular de certificado en dibujos o forma gráfica o la habilidad para entender los comandos orales de la tripulación;

4) La persona carece de suficiente capacidad visual para efectuar una o más de las funciones aplicables en el párrafo (d) de esta sección, sin la asistencia de ayudas visuales además de lentes de contacto o espejuelos.

5) La persona carece de suficiente capacidad auditiva para oír y entender las instrucciones dadas por la auxiliar de a bordo, sin la asistencia extra de ayudas auditivas;

6) La persona carece de habilidad adecuada para transmitir información oralmente a otros pasajeros;

7) La persona tiene:

i) Una condición o responsabilidades tales como cargando niños pequeños, que pueda evitar que la persona efectúe una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección; o

ii) Una condición que pueda causar daño a la persona si él o ella efectúa una o más de las funciones aplicables, listadas en el párrafo (d) de esta sección.

c) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del titular de certificado, implementando las restricciones de asientos en salidas de emergencia establecidas de acuerdo con esta sección.

d) Todo titular de certificado debe incluir en la tarjeta de información al pasajero presentada en el idioma en el cual los avisos y comandos orales son dados por el tripulante, en todo asiento de salida afectado por esta sección, información que, en el caso de una emergencia en la cual un tripulante no está disponible para asistir un pasajero ocupando un asiento en salida de emergencia, puede usarla si es llamado acerca de efectuar las siguientes funciones:

1) Localizar la salida de emergencia;

2) Reconocer los mecanismos para abrir las salidas de emergencia;

3) Comprender las instrucciones para operar la salida de emergencia;

4) Operar una salida de emergencia;

5) Señalar cómo la apertura de una salida de emergencia puede aumentar los riesgos a los cuales los pasajeros pueden estar expuestos;

6) Seguir las direcciones orales y señales manuales dadas por un tripulante;

7) Guardar o asegurar la puerta de la salida de emergencia de manera que ésta no impida el uso de la salida;

8) Apreciar las condiciones del deslizador de escape (tobogán), activarlo y deslizarlo después del despliegue;

9) Pasar rápidamente a través de la salida de emergencia; y

10) Señalar, seleccionar y seguir una trayectoria segura fuera de la salida de emergencia; y

e) Todo titular de certificado debe incluir la tarjeta de información al pasajero en todo asiento de salida de emergencia:

1) En el principal idioma en el cual los comandos de emergencia son dados por la tripulación, el criterio de selección establecido en el

párrafo (b) de esta sección, y un requisito de que un pasajero se identifique el mismo o ella misma para poder reubicarlo si él o ella:

i) No puede cumplir los criterios de selección establecidos en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Tiene una condición no discernible que impedirá a él o ella efectuar las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección;

iii) Puede sufrir daños corporales como o resultado de efectuar una o más de esas funciones; o

iv) No desea realizar esas funciones; y

2) En todo idioma, usado por el titular de certificado en la tarjeta de información al pasajero, una llamada a que el pasajero se identifique él mismo o ella misma para permitir reubicarlo si él o ella carece de habilidad para leer, hablar o entender el idioma o el formato gráfico en el cual las instrucciones requeridas por esta sección y relacionadas con la evacuación de emergencia provista por el titular de certificado o la habilidad de entender el idioma especificado en el cual los comandos serán dados por la tripulación en una emergencia;

3) Pueden sufrir daños corporales como resultado de realizar una o más de esas funciones; o

4) No desea efectuar esas funciones, un titular de certificado no debe requerir al pasajero revelar sus (de él o ella) razones de la necesidad de reubicarlo.

f) Todo titular de certificado debe hacer disponible para inspección por el público en todas las puertas de embarque de pasajeros, en los mostradores de boletos en todo aeropuerto donde se conduce operaciones de pasajeros, procedimientos establecidos para hacer determinaciones con relación a la fila de asientos en salidas de emergencia.

g) Ningún titular de certificado debe permitir el empuje hacia atrás o cabeceo, a menos que por lo menos un tripulante requerido haya verificado que ningún asiento en salida de emergencia esté ocupado por una persona que el tripulante determine que es probable esté impedido para realizar las funciones aplicadas en el párrafo (d) de esta sección.

h) Todo titular debe incluir en su aviso al pasajero una referencia en la tarjeta de información al pasajero, requerida por el párrafo (d) y (c) al criterio de selección establecido en el párrafo (b) y las funciones a ser realizadas, establecidas en el párrafo (d) de está sección.

i) Todo titular de certificado debe incluir en su aviso al pasajero un requisito que se identifique para permitir reubicarlo si él o ella:

1) No reúne el criterio de selección establecido en el párrafo (b) de esta sección;

2) Tiene una condición no discernible que le impediría a él o a ella realizar las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección; o

3) Puede sufrir daños corporales como resultado de realizar una o más de esas funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección;

4) No desea realizar las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta sección.

j) Un titular de certificado no debe requerir al pasajero revelar sus razones (de él o de ella) para necesitar ser reubicado.

k) En el caso que un titular de certificado determine, de acuerdo con esta sección, que es probable que un pasajero asignado a un asiento de salida de emergencia sería incapaz de realizar las funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección o un pasajero exija un asiento que no sea en salida de emergencia el titular de certificado debería rápidamente relocalizar el pasajero en un asiento que no sea salida de emergencia.

l) En el caso de venta completa de los asientos "del vuelo" excepto las salidas de emergencia, y es necesario acomodar a un pasajero que ha sido reubicado desde un asiento de salida de emergencia, el titular de certificado debe mover un pasajero, quien es voluntario y capaz de asumir las funciones de evacuación que pueden ser requeridas en un asiento en salida de emergencia.

m) Un titular de certificado puede negar transportación a cualquier pasajero bajo esta sección solamente debido; a:

1) Si el pasajero rehusa cumplir con las instrucciones dadas por un tripulante o un empleado autorizado por el titular de certificado, implementando restricciones de asientos en salidas de emergencia, establecidas de acuerdo con esta sección; o

2) Si el único asiento que físicamente acomodaría una persona impedida, es un asiento en salida de emergencia.

n) A fin de cumplir con esta sección el titular de certificado debe:

1) Establecer procedimientos que dirijan:

i) El criterio listado en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Las funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección;

iii) Los requisitos de información de aeropuerto, tarjeta de información al pasajero, verificación de los tripulantes de los asientos apropiados en asientos de salidas de emergencia, informe a los pasajeros, asignación de asientos y negar transportación como está establecido en esta sección;

iv) Solucionar disputas producidas por la implementación de esta sección, incluyendo identificación del empleado del titular de certificado a quien la reclamación debe ser dirigida para solución; y

2) Someter sus procedimientos para revisión preliminar y aprobación a los inspectores principales asignados a ellos en la oficina de distrito del titular de certificado.

o) El titular de certificado debe asignar asientos antes de abordar, consistentes en el criterio listado en el párrafo (b) y las funciones listadas en párrafo (d) de esta sección a la máxima extensión posible.

p) Los procedimientos requeridos en párrafo (n) de esta sección, no serán efectivas hasta que se expida la aprobación de la DGAC. La aprobación está basada solamente en los aspectos de seguridad de los procedimientos del titular de certificado.

121.586 Autoridad para rehusar transportación.

a) Ningún titular de un certificado podrá negar transportación a un pasajero sobre la base de que porque el pasajero necesite la ayuda de otra persona para moverse rápidamente a una salida en caso de una emergencia su transportación pudiera ser adversa a la seguridad del vuelo, a menos que:

1) El titular del certificado haya establecido procedimientos (incluyendo requisitos de notificación razonable) para el transporte de pasajeros que puedan necesitar ayuda de otra persona para moverse rápidamente a una salida en caso de emergencia; y

2) Exista una de las siguiente condiciones:

i) El pasajero no cumple con los requisitos de la notificación, de acuerdo a los procedimientos del titular del certificado;

ii) El pasajero no puede ser transportado de acuerdo con los procedimientos del titular del certificado.

b) Todo titular de certificado debe proporcionarle a la DGAC una copia de todo procedimiento no establecido, de acuerdo el párrafo (a)(2) de esta sección.

c) En cualquier momento que la DGAC considere que revisar los procedimientos descritos en el párrafo (a)(2) de esta sección son necesarios en el interés de seguridad o de interés publico, el titular del certificado, previa notificación por la DGAC, hará tales revisiones en sus procedimientos.

d) Todo titular de certificado hará disponible al público en todo aeropuerto que sirve, una copia del procedimiento que establece, de acuerdo con el párrafo (a)(1) de esta sección.

121.587 Cerrando y asegurando la puerta de la cabina de la tripulación de vuelo.

a) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, el capitán (piloto al mando) de un avión transportando pasajeros, debe asegurarse que la puerta que separa el compartimiento de la tripulación de mando de los pasajeros esté cerrada y asegurada durante el vuelo según 121.313 (f).

b) Lo descrito en el párrafo (a) de esta sección no aplica:

1) Durante el despegue y aterrizaje, si la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo es el medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida o una salida a nivel del piso;

2) En cualquier momento que sea necesario proporcionar acceso al compartimiento de la tripulación o de los pasajeros, a un tripulante en el desempeño de sus deberes o para una persona autorizada para entrar al compartimiento de la tripulación bajo 121.547.

121.589 Equipaje de mano llevado a bordo.

a) Ningún titular de certificado debe permitir que se aborde equipaje de mano en un avión, a menos que el equipaje de todo pasajero se haya revisado para controlar el tamaño y cantidad llevada a bordo, de acuerdo al programa de transporte de equipaje de mano aprobado en sus especificaciones de operaciones. Además, ningún pasajero debe abordar un avión si su equipaje de mano excede lo permitido como equipaje descrito por el programa de equipaje en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

b) Ningún titular de certificado debe permitir que todas las puertas de entrada de pasajeros de un avión estén cerradas en la preparación para el rodaje o remolque, a

menos que por lo menos un tripulante haya constatado que todo artículo de equipaje está guardado según esta sección y 121.285 (c) y (d).

c) Ningún titular de certificado debe permitir a un avión despegar o aterrizar, a menos que todo artículo de equipaje se guarde:

1) En un armario conveniente o el compartimiento de bodega de carga o equipaje que especifica el peso máximo de capacidad y las restricciones de la carga almacenada en el armario o bodega y de manera que no impida el uso de algún equipo de emergencia; o

2) Como se indica en el 121.285 (c) y (d) de este RAD; o

3) Debajo de un asiento de pasajero.

d) Equipaje, a excepción de artículos sueltos de ropa, no deben ponerse en un armario superior, a menos que el armario esté equipado con puertas o dispositivos que aseguren los equipajes.

e) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes con respecto al cumplimiento de los párrafos (a),(b),(c) y (g) de esta sección.

f) Cuando se permita que el pasajero deposite equipaje debajo del asiento, éste deberá tener medios para prevenir que el equipaje guardado se desplace hacia delante.

Además, todo asiento de pasillo estará acondicionado con medios para prevenir que los artículos de equipaje guardados debajo, se deslicen al lado del pasillo por impacto de un aterrizaje de emergencia, bajo las regulaciones en que el avión obtuvo el certificado tipo.

g) Además de los métodos de almacenaje descritos en el párrafo (c) de esta sección, los bastones articulados o retráctiles de viaje llevados por individuos ciegos pueden guardarse:

1) Debajo de cualquier serie de asientos de pasajeros conectados en la misma hilera, si el bastón no sobresale a un pasillo y si el bastón esta a ras en el piso; o

2) Entre un asiento que no sea de emergencia y el fuselaje, si el bastón está pegado al suelo; o

3) Según cualquier otro método aprobado por la DGAC.

Sección "U" - Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo

121.591 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas para el despacho aplicables a explotadores aéreos domésticos, internacionales y adicionales, únicamente en lo que a la DGAC compete.

121.593 Autoridad de despacho: Aerolíneas domésticas.

Excepto cuando un avión aterriza en un aeropuerto intermedio en la autorización del despacho original y permanece ahí, por no más de una hora, ninguna persona debe iniciar el vuelo, a menos que un despachador de aviones autorice específicamente ese vuelo.

121.595 Autoridad de despacho: Aerolíneas internacionales.

a) Ninguna persona debe iniciar un vuelo, a menos que un despachador de avión autorice específicamente ese vuelo.

b) Ninguna persona debe continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin un redespacho, si el avión ha estado en tierra más de seis (6) horas.

121.597 Autoridad para autorización de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.

a) Ninguna persona debe iniciar un vuelo bajo un sistema de seguimiento de vuelo sin la autorización especifica de la persona autorizada por el explotador para ejercer control operacional sobre el vuelo.

b) Ninguna persona debe iniciar un vuelo, a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo hayan ejecutado una autorización de vuelo exponiendo las condiciones bajo las cuales el vuelo será conducido. El piloto al mando puede firmar la autorización de vuelo solamente cuando él y la persona autorizada por el explotador para ejercer control operacional consideran que el vuelo pueda efectuarse con seguridad.

c) Ninguna persona debe continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva autorización de vuelo si el avión ha estado en tierra por más de seis horas.

121.599 Familiaridad con las condiciones meteorológicas.

a) Aerolíneas domésticas e internacionales. Ningún despachador de avión puede autorizar un vuelo, a menos que esté completamente familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas, referente a la ruta que va a ser volada.

b) Explotadores aéreos Adicionales. Ningún piloto al mando debe iniciar un vuelo, a menos que esté completamente familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas, referente a la ruta que va a ser volada.

121.601 Información del despachador de aeronaves al piloto al mando: Operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.

a) El despachador de aeronave le proporcionará al piloto al mando todos los reportes actualizados disponibles o información sobre las condiciones del aeropuerto e irregularidades de las facilidades de aeronavegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

b) Antes de iniciar un vuelo, el despachador de avión le proporcionará al piloto al mando todos los reportes meteorológicos disponibles y pronósticos de fenómenos meteorológicos que puedan afectar la seguridad del vuelo, incluyendo fenómenos meteorológicos adversos, tales como turbulencia en aire claro (CAT), tronada, corte de viento a baja altura (wind shear), para toda ruta que va a ser volada y todo avión que va a ser usado.

c) Durante un vuelo, el despachador del avión le proporcionará al piloto al mando cualquier información adicional disponible de las condiciones meteorológicas, incluyendo fenómenos meteorológicos adversos, corte de viento a baja altura e irregularidades de las facilidades y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.603 Facilidades y servicios: Explotadores aéreos Adicionales.

a) Antes de iniciar un vuelo, cada piloto al mando debe obtener todos los reportes actualizados disponibles o información sobre condiciones e irregularidades de las facilidades de navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

b) Durante un vuelo, el piloto al mando debe obtener cualquier información adicional disponible de condiciones meteorológicas e irregularidades de facilidades y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.605 Equipos del avión.

Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión, a menos que el mismo esté aeronavegable y equipado como lo prescrito en la sección 121.303 de este RAD.

121.607 Facilidades de navegación y comunicación: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, para operaciones de aerolínea internacional, ninguna persona puede despachar un avión por una ruta aprobada o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación requeridas por las 121.99 y 121.103 para la aprobación de esa ruta o segmento, estén en condiciones satisfactorias de operación.

b) Si, por razones técnicas o motivos más allá del control de una aerolínea internacional, las facilidades requeridas por las secciones 121.99 y 121.103 no están disponibles para una ruta o segmento de ruta fuera del país, la aerolínea puede despachar un avión por esa ruta o segmento de ruta si el piloto al mando o despachador considera que las facilidades de navegación y comunicación igual a aquellas, están disponibles y están en condición satisfactoria de operación.

121.609 Facilidades de navegación y comunicación de explotadores aéreos Adicionales.

Ninguna persona debe autorizar un avión sobre una ruta o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación igual a aquellas requeridas por la 121.121 estén en condición satisfactoria de operación.

121.611 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR).

Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para operaciones de VFR diurnas, a menos que el techo y la visibilidad en ruta, como está indicado por los reportes meteorológicos disponibles, o cualquiera combinación de ellos, están y permanecerán iguales o por encima de los mínimos VFR aplicables, hasta que el avión arribe al aeropuerto o aeropuertos especificados en el despacho o autorización de vuelo.

121.613 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumento o por encima del techo (IFR).

Excepto como está descrito en la 121.615, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para operaciones bajo IFR, a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indique que las condiciones del tiempo estarán iguales o por encima de los mínimos autorizados, al tiempo estimado de llegada al aeropuerto o aeropuertos para donde fue despachado o autorizado.

121.615 Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas Internacionales.

a) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para un vuelo que involucra extensa operación sobre agua, a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos autorizados al tiempo estimado de llegada a cualquier aeropuerto que ha sido despachado o autorizado o a cualquier aeropuerto alterno requerido.

b) Toda aerolínea internacional y explotador aéreo no regular debe conducir operaciones extensas sobre agua, bajo IFR, a menos que demuestre que operar bajo IFR no es necesario para la seguridad.

c) Toda aerolínea internacional y explotador aéreo debe conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR, si la DGAC determina que esa operación bajo IFR es necesaria para la seguridad.

d) Toda autorización para conducir operaciones extensas sobre agua bajo IFR y todo requisito para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR estarán descritas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea o explotador aéreo no regular.

121.617 Aeropuerto alterno requerido para despegue.

a) Si las condiciones meteorológicas del aeropuerto de salida están por debajo del mínimo de aterrizaje autorizados en las especificaciones de operaciones del titular del certificado para ese aeropuerto, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión desde ese aeropuerto a menos que el despacho o autorización de vuelo especifique un aeropuerto alterno ubicado dentro de las siguientes distancias del aeropuerto de salida:

1) Aviones de dos motores, no más de una hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo;

2) Aviones de tres o más motores, no más de dos horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben llenar los requisitos de las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

c) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión de un aeropuerto, a menos que ponga en lista todo aeropuerto requerido en el despacho o autorización de vuelo.

121.619 Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Aerolíneas domésticas.

a) Ninguna persona debe despachar o autorizar un vuelo bajo IFR, a menos que tenga por lo menos un aeropuerto alterno por cada aeropuerto de destino en la autorización de despacho. Cuando el pronóstico de las condiciones meteorológicas para el destino y primer aeropuerto alterno son marginal, por lo menos un alterno adicional debe ser designado. No obstante, ningún aeropuerto alterno es requerido si por lo menos una (1) hora antes y una (1) hora después del tiempo estimado de llegada

al aeropuerto de destino, los reportes meteorológicos adecuados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indican:

1) Que el techo de nubes estará como mínimo 2,000 pies sobre la elevación del aeropuerto; y

2) Que la visibilidad será como mínimo de 3 millas.

b) Para el propósito del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben reunir los requisitos de la 121.625.

c) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona enliste todo aeropuerto alterno requerido en la lista de autorización de salida.

121.621 Aeropuerto alterno requerido para destino: Operaciones internacionales.

a) Ninguna persona debe despachar un avión bajo IFR, a menos que esa persona inscriba por lo menos un aeropuerto alterno por cada aeropuerto de destino en la lista de autorización de salida, a menos que:

1) El vuelo esté programado para no más de seis (6) horas y por lo menos una (1) hora antes y una (1) hora después de la llegada estimada al aeropuerto de destino, los reportes meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de estos indiquen que el techo será:

i) Por lo menos 1,500 pies de la altura mínima de descenso (MDA) de la altura más baja publicada para una aproximación circulando, si ésta es requerida y autorizada para ese aeropuerto;

ii) Por lo menos 1,500 pies por encima de la altura mínima de decisión (DH) publicada para esa aproximación por instrumento ó 2,000 pies por encima de la elevación del aeropuerto, la que sea mayor;

iii) La visibilidad en ese aeropuerto debe ser mayor de 3 millas ó 2 millas más que la mínima visibilidad para esa aproximación por instrumentos, la que sea mayor.

2) El vuelo es sobre una ruta aprobada sin un aeropuerto alterno disponible para un aeropuerto de destino en particular y el avión tenga suficiente combustible para cumplir con los requisitos de 121.641 (b).

b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

c) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona liste todo aeropuerto alterno requerido en la lista de la autorización de salida.

121.623 Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Operaciones Adicionales

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, toda persona que autorice la operación bajo IFR de un avión, debe listar por lo menos un aeropuerto alterno por todo aeropuerto de destino en la autorización de vuelo.

b) Un aeropuerto alterno no tiene que ser designado para operaciones bajo IFR, cuando el avión lleva suficiente combustible para reunir los requisitos de 121.241, para vuelo sobre rutas sin un aeropuerto alterno disponible para un aeropuerto de destino en particular.

c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones de las operaciones del explotador aéreo no regular.

d) Ninguna persona debe autorizar un vuelo, a menos que liste todo aeropuerto alterno, en la autorización de vuelo.

121.625 Condiciones meteorológicas mínimas para aeropuertos alternos.

Ninguna persona debe listar un aeropuerto alterno en la autorización de vuelo o la de despacho, a menos que los reportes meteorológicos apropiados o los pronósticos o una combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos meteorológicos requeridos para el alterno, como está establecido en las especificaciones del propietario del certificado para ese aeropuerto.

121.627 Continuación de vuelo en condiciones inseguras.

a) Ningún piloto al mando debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeropuerto al cual haya sido despachado o autorizado si, de acuerdo a la opinión del piloto al mando o la del despachador (aerolíneas domésticas o internacionales), el vuelo no puede ser completado de una manera segura. En ese caso, la continuación hacia ese aeropuerto, es una situación de emergencia, como lo especifican 121.257.

b) Si cualquier instrumento o parte de un instrumento requerido bajo este Reglamento para una operación particular llega a ser inoperativo en ruta, el piloto al mando debe cumplir con los procedimientos aprobados para tal ocurrencia como lo especifica el manual de operaciones del titular del certificado.

121.628 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) Exista una Lista de Equipo Mínimo (MEL) para dicha aeronave aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil;

2) Las Autoridades de Aviación Civil que tengan responsabilidad en el proceso de certificación hayan emitido al titular del certificado las especificaciones de operaciones que autoricen las operaciones con una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y la autorización correspondiente en las especificaciones de operación, constituyen una aprobación de cambio al diseño de tipo sin que se requiera recertificación.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC debe:

i) Estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante responsable del diseño de la aeronave y aprobado por el Estado que lo representa;

ii) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección;

iii) Permitir la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

4) Deben estar disponibles para el piloto, registros (records) que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos, como así también la información requerida en el párrafo (a)(3)(ii) de esta sección;

5) El avión es operado según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y en las especificaciones de operaciones que autorizan su uso.

b) No pueden ser incluidos en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada, los siguientes equipos e instrumentos:

1) Instrumentos y equipos que estén específicamente, físicamente o de otra manera requeridos por los requisitos de aeronavegabilidad,

según los cuales el avión recibió el certificado de tipo y que son esenciales para la operación segura bajo todas las condiciones de operación;

2) Instrumentos y equipos requeridos que estén en condición operativa por una directiva de aeronavegabilidad, a no ser que la directiva de aeronavegabilidad indique otra forma;

3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones especificas según este RAD.

c) No obstante lo indicado en los párrafos (b)(l) y (b)(3) de esta sección, un avión puede ser operado con instrumentos y equipos inoperativos, bajo un permiso especial de vuelo, de acuerdo con los requisitos especificados aprobados por la autoridad de certificación que ha emitido el certificado de tipo.

121.629 Operación en condiciones de formación de hielo.

a) Ninguna persona debe despachar o liberar un avión, o continuar la operación en ruta, o aterrizar un avión si en la opinión del piloto al mando o despachador del avión (aerolíneas domésticas e internacionales), las condiciones de hielo existentes o pronosticadas pueden afectar adversamente la seguridad de un vuelo.

b) Ninguna persona debe despegar un avión cuando la nieve, escarcha o hielo se adhieran en las alas, superficies de control u otros partes del avión donde formaciones de hielo puedan adversamente afectar la seguridad del avión.

c) Excepto como esta provisto en párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar una aeronave en ningún momento en que las condiciones sean tales que la escarcha, hielo, o nieve puedan razonablemente ser esperada que se adhieran a la aeronave, a menos que el titular de certificado tenga un programa aprobado de hielo y anti-hielo en tierra contenido en sus especificaciones de operaciones y a menos que el despacho, el libramiento y el despegue cumplan con ese programa. El programa de deshielo y anti-hielo debe incluir por lo menos los siguientes items:

1) Una descripción detallada de -

i. Como el titular de certificado determina que las condiciones son tales que escarcha, hielo, o nieve puedan razonablemente ser esperada que se adhieran a la aeronave y que procedimientos operacionales de deshielo /anti-hielo en tierra deben estar en efecto.

ii. Quien es el responsable porque los procedimientos operacionales de deshielo / anti-hielo deban estar en efecto.

iii. Los procedimientos para implementar procedimientos operacionales de deshielo / anti-hielo en tierra.

iv. Los deberes específicos y responsabilidades de cada posición operacional o grupo responsable por obtener la seguridad para el vuelo de la aeronave mientras los procedimientos operacionales de deshielo / anti-hielo estén en efecto.

2) Un entrenamiento inicial y recurrente anual y prueba para los tripulantes de vuelo y calificaciones para todo el otro personal afectado (eje. Despachadores, personal de rampa, personal contratista) concerniente a los requerimientos específicos del programa aprobado y responsabilidad y deberes de cada persona que se encuentre bajo un programa aprobado, especialmente cubriendo las siguientes áreas:

i. El uso de tiempo de espera.

ii. Procedimientos de deshielo / anti-hielo, incluyendo procedimientos y responsabilidades de inspección y chequeo.

iii. Procedimientos de comunicación

iv. Contaminación de la superficie donde se aloja la aeronave (eje. Adherencia de escarcha, hielo o nieve) e identificación de área crítica, y como la contaminación afecta adversamente el perfomance de la aeronave y características de vuelo.

v. Tipos y características de fluidos para deshielo / anti-hielo

vi. Procedimientos de inspección de prevuelo en condiciones de hielo

vii. Técnicas para reconocer contaminación en la aeronave.

3) Las tablas de intervalos de tiempo y los procedimientos para el uso de estas tablas por el personal del titular de certificado. Intervalo de tiempo es el tiempo estimado en que el fluido de deshielo / anti-hielo habrá de prevenir la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve sobre las superficies protegidas de una aeronave. El intervalo de tiempo se inicia cuando la aplicación final del fluido de deshielo / anti-hielo comienza y expira cuando el fluido de deshielo / anti-hielo aplicado a la aeronave pierde su efectividad. El intervalo de tiempo debe ser apoyado por datos aceptables por la DGAC. El programa del titular de certificado debe incluir procedimientos para tripulantes de

mando para aumentar o disminuir el tiempo determinado de intervalo de tiempo en condiciones cambiantes. El programa debe proveer que despegues que excedan cualquier intervalo de tiempo máximo en la tabla de intervalo de tiempo del titular de certificado sea permitido solamente cuando por lo menos uno de las siguientes condiciones existan:

i. Un chequeo de contaminación previo al vuelo, como está definido en el párrafo (c)(4) de esta sección, determina que las alas, superficies de control y otras superficies críticas, como está definida en el programa del titular de certificado, estén libres de escarcha, hielo o nieve.
ii. Esté de otra manera determinado por un procedimiento alterno conforme con el programa del titular de certificado aprobado por la DGAC.

iii. Las alas, superficies de control y otras superficies críticas sean nuevamente desheladas y un nuevo intervalo de tiempo sea determinado.

4) Los procedimientos de deshielo / anti-hielo y las responsabilidades, procedimientos de chequeo previo al despegue y responsabilidades y procedimientos de chequeo de contaminación previo al despegue y responsabilidades. Un chequeo previo al despegue es un chequeo de las alas de la aeronave o representativo de las superficies de la aeronave por escarcha, hielo o nieve dentro del intervalo de tiempo de la aeronave. Un chequeo de contaminación previo al despegue es un chequeo para asegurar que las alas, superficies de control, y otras superficies críticas como está definido en el programa del titular de certificado estén libres de escarcha, hielo y nieve. Debe ser conducido dentro de cinco minutos previo al comienzo del despegue. Este chequeo debe ser realizado desde fuera de la aeronave a menos que el programa lo especifique de otra manera.

d) Un titular de certificado puede continuar operando bajo esta sección sin un programa como es requerido en el párrafo (c) de esta sección, si incluye en sus especificaciones de operaciones un requerimiento que, en cualquier tiempo en que condiciones sean tales que escarcha, hielo o nieve puedan razonablemente ser esperada que se adhieran a la aeronave, ninguna aeronave despegará a menos que haya sido chequeado para asegurar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas estén libres de escarcha, hielo y nieve. El chequeo debe ocurrir dentro de cinco minutos previo al inicio del despegue. Este chequeo debe ser realizado desde fuera de la aeronave.

121.631 Autorización original de vuelo o despacho, redespacho o reforma de autorización de vuelo.

a) El titular del certificado puede especificar cualquier aeropuerto para reabastecimiento de combustible regular o provisional, autorizando para el tipo de avión, como punto de destino para el propósito de autorización original de vuelo o despacho.

b) Ninguna persona debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeropuerto al cual se haya despachado o autorizado, a menos que las condiciones meteorológicas pronosticadas del aeropuerto alterno, especificada en la autorización de despacho o la autorización de vuelo, esté pronosticada igual o por encima de los mínimos de ese alterno como está especificado en las especificaciones de operaciones para ese aeropuerto al momento que ese avión llegue al aeropuerto alterno. Sin embargo, la autorización de vuelo o despacho puede ser modificada en ruta para incluir cualquier aeropuerto alterno que este dentro del alcance del combustible del avión como se especifica en 121.639 y 121.641.

c) Ninguna persona debe cambiar el destino original o el aeropuerto alterno que ha sido especificado en el despacho original o la autorización de vuelo hacia otro aeropuerto mientras el avión esté en ruta a menos que el otro aeropuerto este autorizado para ese tipo de avión y cumpla con los requisitos aprobados de 121.593 hasta 121.661 y 121.173 al momento del redespacho o modificación de la autorización de vuelo.

d) Toda persona que modifique un despacho o autorización de vuelo en ruta debe registrar esa modificación.

121.635 Despacho hacia y desde aeropuertos provisionales o de reabastecimiento de combustible: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Ninguna persona debe despachar un avión hacia o desde un aeropuerto de reabastecimiento de combustible excepto si está de acuerdo con los requisitos de este RAD, aplicable a despachos desde aeropuertos regulares y al menos que ese aeropuerto cumpla con los requisitos de este RAD aplicables a aeropuertos regulares.

121.637 Despegues desde aeropuertos no listados y alternos: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Ningún piloto debe despegar un avión desde un aeropuerto que no esté listado en las especificaciones de operaciones, a menos que:

1) El aeropuerto y sus facilidades sean adecuados para la operación del avión;

2) El piloto pueda cumplir con las limitaciones operacionales del avión;

3) El avión haya sido despachado de acuerdo con las reglas de despacho aplicables a la operación de un aeropuerto aprobado;

4) Las condiciones meteorológicas en ese aeropuerto deben ser iguales o mejores que las mínimas (condiciones meteorológicas) para despegue descritas y aprobadas por el gobierno del país donde el aeropuerto está localizado.

b) Ningún piloto debe despegar de un aeropuerto alterno, a menos que las condiciones meteorológicas sean por lo menos iguales a las condiciones mínimas descritas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea para aeropuertos alternos.

121.639 Reserva de combustible y aceite: Todas las operaciones domésticas

Ninguna persona puede despachar o despegar un avión a menos que tenga suficiente combustible y aceite.

a) Volar al aeropuerto al cual es despachado;

b) Luego, volar hasta y aterrizar en el aeropuerto alterno más distante (donde sea requerido) para el aeropuerto al cual es despachado; y

c) Luego, volar por 45 minutos al consumo normal de combustible de crucero.

121.641 Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Internacionales

a) Ninguna persona puede despachar o despegar un avión propulsado por hélice a menos, que considerando el viento y otras condiciones meteorológicas esperadas, tenga suficiente combustible -

1) Volar hacia el aeropuerto al cual se le haya despachado o autorizado.

2) Luego, volar hasta y aterrizar en el aeropuerto alterno más lejano (donde sea requerido) del aeropuerto al cual fue despachado o autorizado; y

3) Luego, volar por 30 minutos mas un 15% del tiempo total requerido para volar a consumo normal de combustible de crucero hasta los aeropuertos especificados en párrafo (a)(1) y (2) de esta sección o volar por 90 minutos a consumo normal de combustible de crucero, cualesquiera sea el menor.

b) Ninguna persona puede despachar un avión propulsado por hélice hasta un aeropuerto para el cual un alterno no esté especificado bajo RAD 121.621(a)(2), a menos que tenga suficiente combustible, considerando las condiciones de viento y pronósticos del tiempo, para volar hasta ese aeropuerto y luego volar por tres horas a consumo normal de combustible de crucero.

121.643 Reserva de combustible y aceite: Aviones propulsados por hélices: Operaciones Adicionales

a) Excepto como está provisto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede autorizar para vuelo o despegue un avión propulsado por hélice a menos que, considerando el viento y otras condiciones meteorológicas esperadas, tenga suficiente combustible y aceite.

1) Para volar hasta y aterrizar en el aeropuerto al cual ha sido despachado;

2) Luego, volar hasta y aterrizar al aeropuerto alterno mas distante especificado en la autorización de vuelo; y

3) Luego, volar por 45 minutos a consumo normal de combustible de crucero.

b) Ninguna persona puede autorizar un avión propulsado por hélice hasta un aeropuerto para el cual un alterno no esté especificado bajo RAD 121.623(b), a menos que tenga suficiente combustible, considerando el viento y otras condiciones esperadas, para volar por tres horas a consumo normal de combustible de crucero.

121.645 Reserva de combustible y aceite: Aviones equipados con turborreactores. Operaciones Internacionales y Adicionales

a) Cualquier operación realizada dentro del territorio dominicano bajo esta sección podrá utilizar los requerimientos de combustible encontrados en el RAD 121.639.

b) Para cualquier titular de certificado que conduzca operaciones internacionales o adicionales fuera del territorio dominicano, a menos que sea autorizado por la DGAC en la especificaciones de operaciones, ninguna persona puede autorizar para vuelo o despegue un avión turborreactor , a menos que considerando el viento y otras condiciones climatológicas esperada, tenga suficiente combustible.

1) Para volar hasta y aterrizar en el aeropuerto al cual ha sido autorizado;

2) Después de esto, volar por un período de 10% del total de tiempo requerido para volar desde el aeropuerto de salida hasta, y aterrizar en el aeropuerto al cual fue autorizado; y

3) Después de esto, volar por 30 minutos a velocidad de patrón de espera a 1,500 pies sobre el aeropuerto alterno (o aeropuerto de destino si un alterno no es requerido) bajo condiciones de temperatura estándar.

c) Ninguna persona puede autorizar un avión turborreactor hacia un aeropuerto para el cual un alterno no este especificado bajo el RAD 121.621(a)(2) o RAD 121.623(b) a menos que tenga suficiente combustible, considerando vientos y otras condiciones meteorológicas esperadas, para volar hasta ese aeropuerto y luego volar por lo menos 2 horas a consumo normal de combustible de crucero.

121.647 Factores para el cálculo de combustible requerido.

Cada persona que calcula el combustible y aceite requeridos para los propósitos de esta sección, deberá considerar lo siguiente:

a) las condiciones meteorológicas pronosticadas;

b) Demoras anticipadas por parte de control de tránsito aéreo;

c) En caso de vuelos IFR, una aproximación por instrumentos en el aeródromo de destino, incluso una aproximación frustrada;

d) Los procedimientos prescritos en el manual de operaciones, respecto a pérdidas de presión en la cabina, cuando corresponda, o paradas de uno de los motores mientras vuele en ruta; y

e) Cualesquier otras condiciones que puedan demorar el aterrizaje del avión o aumentar el consumo de combustible o aceite.

Para el propósito de esta sección, el combustible y aceite requerido es el que es utilizado en adicción al combustible y aceite no utilizable.

121.648 Modificación de un plan de vuelo.

Nada de lo dispuesto en 121.639, y siguientes, impide la modificación de un plan de vuelo, durante el vuelo, a fin de hacer un nuevo plan hasta otro aeródromo, siempre que desde el punto en que se cambie el plan de vuelo puedan cumplirse los requisitos establecidos en 121.639, y siguientes.

121.649 Condiciones meteorológicas mínimas para despegue y aterrizaje: VFR para Operaciones Domésticas.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, a pesar de cualquier autorización de ATC, ningún piloto debe despegar o aterrizar un avión bajo VFR cuando el techo o visibilidad reportada sea menor que la siguiente:

1) Para operaciones diurnas.- 1,000 pies de techo y una milla de visibilidad.

b) Donde existen restricciones locales en la superficie que restringen la visibilidad (Ejemplo: humo, polvo, nieve o arena), la visibilidad para operaciones diurnas no puede ser reducida a ½ milla, si todos los giros después del despegue y antes de aterrizar y todos los vuelos más allá de una milla del límite del aeropuerto pueden ser completados por arriba o fuera del área donde existe la restricción local de la visibilidad.

c) Las condiciones meteorológicas mínimas descritas en esta sección no aplica a la operación bajo VFR de un avión de ala fija dentro de cualquier zona de control donde condiciones meteorológicas mínimas para VFR no son autorizadas. Las condiciones meteorológicas mínimas básicas para VFR descritas en el RAD 91.155 aplican en esa sección.

121.651 Condiciones meteorológicas mínimas para despegue y aterrizaje IFR: Para todo titular de certificado.

a) No obstante cualquier autorización del ATC, ningún piloto debe iniciar un despegue en un avión bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por medios aprobados por la DGAC sean menores que los especificados en:

1) Las especificaciones de operaciones del titular de certificado; o

2) En el RAD 91 de este Reglamento, si las especificaciones de operaciones del titular del certificado no especifican los mínimos de despegue para ese aeropuerto.

b) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, ningún piloto debe continuar una aproximación después de pasar el punto de referencia de aproximación final (FAF Final Aproach Fix), o en una aproximación donde el punto de referencia de aproximación final no se use, empezar el segmento final de la aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumento, a menos que:

1) En cualquier aeropuerto: a menos que un medio aprobado por la DGAC expida reportes meteorológicos para ese aeropuerto; y

2) En los aeropuertos de la República Dominicana, a menos que el último reporte meteorológico para ese aeropuerto haya sido expedido por un medio aprobado por la DGAC, y que reporte la visibilidad igual o mayor que los mínimos de visibilidad descritos para ese procedimiento.

c) Si un piloto ha iniciado el segmento final de la aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumento, de acuerdo al párrafo (b) de esta sección, y después de iniciar el segmento de aproximación final recibe el último reporte meteorológico indicando que las condiciones meteorológicas están por debajo de los mínimos establecidos, el piloto puede continuar la aproximación hasta la altura de decisión (DH) o hasta la altura mínima de descenso (MDA). Al llegar al DH ó MDA, y en cualquier momento antes de llegar al punto de ejecutar la aproximación frustrada, el piloto puede continuar la aproximación por debajo del DH ó MDA y aterrizar si:

1) La aeronave es mantenida en una posición desde donde se puede descender hasta aterrizar en la pista con un régimen de descenso normal usando maniobras normales, y donde el régimen de descenso permitirá el aterrizaje dentro de la zona de contacto en la pista intentada, de aterrizaje;

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que se está usando; excepto

3) Para aproximaciones de categoría II ó III, cualquier requisito de referencias visuales necesarias están autorizadas por la DGAC, por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista pretendida es claramente identificada y visible al piloto:

   i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de 100 pies, por encima de la elevación de la zona de contacto en el aterrizaje, usando las luces de aproximación como referencia, a menos que las hileras de las barras rojas sean claramente identificadas y visibles;

   ii) El comienzo de la pista (umbral de la pista);

   iii) Las marcas de la pista (marca del umbral);

   iv) Las Luces al comienzo de la pista (luces del umbral);

v) Luces de identificación del extremo de la pista (REL);

vi) El indicador visual de gradiente de descenso (VASI)(PAPI);

vii) Zona de contacto o marcas de la zona de contacto (TDR);

viii) Las luces de la zona de contacto;

ix) Marcas de la pista o la pista de aterrizaje; y

x) Las luces de la pista.

4) Cuando la aeronave está en un procedimiento de aproximación en línea recta de no-precisión que incorpora un punto visual de descenso, excepto que la aeronave no esté equipada o sea capaz de determinar ese punto, o un descenso hacia la pista no puede ser efectuado por procedimientos normales a régimen de descenso normal, si el descenso es demorado hasta alcanzar ese punto.

d) Un piloto puede comenzar el segmento final de aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumentos que no sea un procedimiento de categoría II ó III en un aeropuerto, cuando la visibilidad es menor que la visibilidad mínima descrita para ese procedimiento si ese aeropuerto tiene en servicio un sistema de aterrizaje por instrumento (ILS) y un radar de precisión de aproximación (PAR) operando, y los dos son usados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto debe operar una aeronave por debajo de la altura del MDA o continuar una aproximación por debajo de la DH autorizada, a menos que:

1) El avión sea mantenido en una posición desde donde se puede descender hasta aterrizar en la pista con un régimen de descenso normal usando maniobras normales, y donde el régimen de descenso permitirá el aterrizaje dentro de la zona de contacto en la pista intentada, para aterrizaje;

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que está usando;

3) Excepto para aproximaciones de categoría II ó III, donde cualquier requisito de referencias visuales necesarias está autorizado por la DGAC, por lo menos una de las siguiente referencias visuales para la pista pretendida es claramente identificada y visible al piloto:

i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no debe descender por debajo de 100 pies, encima de la elevación

de la zona de contacto en el aterrizaje, usando las luces de aproximación como referencia, a menos que las hileras de las barras rojas sean claramente identificadas y visibles;

ii) El comienzo de la pista (umbral de la pista);

iii) Marcas de la pista (marca del umbral);

iv) Luces al comienzo de la pista (luces del umbral);

v) Luces de identificación del extremo de la pista (REL);

vi) El indicador visual de gradiente de descenso (VASI)(PAPI);

vii) Zona de contacto o marcas de la zona de contacto (TDR);

viii) Las luces de la zona de contacto;

ix) Marcas de la pista o la de aterrizaje; y

x) Las luces de la pista.

e) Para el propósito de esta sección, el segmento final de la aproximación comienza en el punto de referencia de aproximación final (FAF) o en la facilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos. Cuando el punto de referencia de aproximación final (FAF) no está descrito para un procedimiento que incluye un giro de procedimiento, el segmento final de la aproximación comienza en el punto donde el giro de procedimiento es completado y la aeronave se establece en el segmento de acercamiento hacia el aeropuerto en el curso final de la aproximación, dentro de la distancia descrita en el procedimiento.

f) A menos que de otro modo esté autorizado en las especificaciones de operaciones del titular del certificado, todo piloto efectuando despegue, aproximación o aterrizajes por instrumentos IFR en los aeropuertos extranjeros, debe cumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos de condiciones meteorológicas aplicables descritos por la autoridad que tenga jurisdicción sobre ese aeropuerto.

121.652 Condiciones meteorológicas mínimas para aterrizaje IFR: para todo titular de certificado.

a) Si el piloto al mando de un avión no ha servido durante cien (100) horas como piloto al mando en operaciones bajo este RAD en el tipo de avión que el está operando, la altura mínima de descenso (MDA) o la

altura de decisión (DH) y las mínimas de visibilidad para aterrizaje descritas en las especificaciones de operaciones del propietario del certificado para aeropuertos regulares, o el reabastecimiento de combustible, esos (MDA), (DH) y mínimos de visibilidad debe ser aumentados 100 pies y media milla por encima de los descritos. El DH y el MDA y la mínima de visibilidad no necesitan ser aumentados por encima de aquellos mínimos aplicables a un aeropuerto alterno, pero en ningún caso los mínimos de aterrizajes pueden ser menor que 300 pies y 1 milla. Sin embargo, un piloto al mando empleado por titular de certificado de taxi aéreo, bajo 135.2 de este Reglamento, puede acumular tiempo adquirido en la operación conducida por ese operador bajo el RAD 91, en el mismo tipo de avión por el 50% de cien (100) horas, de la experiencia requerida como piloto de mando por este párrafo.

b) La experiencia de cien (100) horas como piloto al mando requeridas en el párrafo (a) de esta sección, pueden ser reducidas (no excediendo 50%) sustituyendo un aterrizaje en operaciones bajo este RAD en el tipo de avión por una hora requerida de experiencia como piloto al mando si el piloto tiene por lo menos cien (100) horas como piloto al mando en otro tipo de avión en operaciones bajo este RAD.

121.655 Aplicabilidad de los mínimos meteorológicos reportados.

Al conducir operaciones bajo 121.649 hasta la 121.653, los valores de techo y visibilidad del último reporte meteorológico, controlan los despegues y aterrizajes (IFR)(VFR), y los procedimientos de aproximación por instrumento en todas las pistas de un aeropuerto. Sin embargo, si el último reporte meteorológico, incluyendo el reporte oral de la torre de control, contiene un valor de visibilidad especificado como visibilidad de la pista o como visibilidad de alcance visual de la pista particular de un aeropuerto, ese valor específico controla los despegues y aterrizajes bajo (VFR)(IFR) y las aproximaciones por instrumentos para esa pista en particular.

121.657 Reglas de altitud de vuelo.

a) **Generalidades**: No obstante las reglas de altura mínima de seguridad descrita en 91.119 de este Reglamento o cualquier regla que aplique fuera de la República Dominicana, ninguna persona debe operar un avión por debajo de los mínimos descritos en los párrafos (b) y (c) de esta sección, excepto cuando sea necesario para despegue o aterrizaje o excepto cuando luego de considerar el tipo de terreno, la calidad y cantidad de servicios meteorológicos, los medios de navegación disponibles y otras condiciones de vuelo, la DGAC publicara otros mínimo para cualquier ruta o parte de esa ruta donde la DGAC considere que se requieren otras alturas para la condición segura de los vuelos. Fuera de la República Dominicana, los mínimos prescritos en esta sección son los mandatarios, a menos que mínimos más altos estén

prescritos en las especificaciones de operaciones del explotador aéreo o por el país sobre el cual el avión esté operando.

b) **Operaciones diurnas, bajo reglas de vuelo visual (VFR)**. Ninguna aerolínea internacional, aerolínea doméstica y explotador aéreo no regular debe operar un avión bajo reglas (VFR), a una altura menor de 1,000 pies por encima del terreno ó 1,000, pies desde cualquier montaña u otra obstrucción al vuelo.

c) **Operaciones (IFR); reglas de vuelo por instrumento**. Ninguna persona debe operar un avión bajo IFR, incluyendo operaciones a alturas menores de 1,000 pies por encima del obstáculo mas alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas desde el centro del curso intentado, o en áreas de montañas, alturas menores de 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas del centro del curso intentado.

d) Operaciones diurnas sobre el techo por debajo de las alturas mínimas en ruta.

Una persona puede conducir operaciones diurnas sobre el techo en una avión a alturas de vuelo por debajo de las alturas mínimas en ruta de las reglas de vuelo por instrumento si:

1) La operación es conducida a 1,000 pies sobre el techo de nubes;

2) El tope de la cobertura de la nube más baja es uniforme y nivelado;

3) La visibilidad de vuelo es de por lo menos 5 millas; y

4) La base de cualquier nube más alta es uniforme y nivelada y está a por lo menos 1,000 pies sobre la altitud mínima en ruta para IFR en ese segmento de ruta.

121.659 Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos Adicionales y aerolíneas domésticas.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, cuando se está efectuando la aproximación inicial en una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos, ninguna persona debe descender el avión por debajo de la altitud mínima de la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación para esa facilidad) hasta que su llegada sobre la facilidad de radio esté definitivamente establecida.

b) Cuando se está efectuando una aproximación inicial en un vuelo conducido bajo el párrafo 121.657 (d), ningún piloto debe comenzar la aproximación instrumentos hasta que su llegada sobre la facilidad de radio esté definitivamente establecida. Al efectuar una aproximación por instrumento bajo estas circunstancias, ninguna persona debe descender un avión debajo de 1,000 pies por encima del tope de

la nube más baja o de la parte de la aproximación por instrumento, que resulte más baja.

121.661 Altitud de aproximación inicial: Aerolíneas internacionales.

Cuando se está efectuando una aproximación inicial hacia una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), ninguna persona debe descender por debajo de la altura mínima de la aproximación inicial (como esta especificado en los procedimientos de aproximación por instrumento para esa facilidad de radio) hasta que su llegada sobre esa facilidad sea definitivamente establecida.

121.663 Responsabilidad del despacho operacional: Doméstico e internacional.

Toda aerolínea doméstica e internacional preparará una autorización de despacho para cada vuelo entre puntos especificados, basado en información suministrada por un despachador de avión autorizado.

El piloto al mando y un despachador de avión autorizado firmarán la autorización solamente si ambos consideran que el vuelo puede ser realizado con seguridad. El despachador de aeronave puede delegar autoridad para firmar una autorización de salida para un vuelo en particular, pero no debe delegar su autoridad para despachar.

121.665 Manifiesto de carga.

Todo titular del certificado es responsable por la preparación y exactitud del manifiesto de carga antes de cada despegue. El formulario debe ser preparado y firmado para cada vuelo por empleados del titular del certificado, quienes tienen el deber de supervisar la carga de la aeronave y preparar los formularios de manifiesto de carga o por otras personas autorizadas por el titular del certificado.

121.667 Planes de vuelo: IFR y VFR: Explotadores aéreos Adicionales.

a) Ninguna persona debe despegar un avión, al menos que el piloto al mando haya registrado un plan de vuelo conteniendo la información apropiada requerida por el RAD 91 de este Reglamento, con la estación de comunicación aeronáutica más cercana, o si está operando fuera de la República Dominicana con otras autoridades apropiadas. Si las facilidades de comunicación no están accesibles al piloto al mando, él debe de registrar el plan de vuelo tan pronto el avión esté en vuelo. Un plan de vuelo siempre debe estar vigente para todas las partes del mismo.

Sección "V" - Registros y Reportes

121.681 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la preparación y mantenimiento de registros y reportes para todos los titulares de certificados.

121.683 Registro (record) de tripulantes y despachadores.

a) Todo titular de certificado debe:

1) Mantener registro (record) actualizado de cada tripulante y de cada despachador de aeronave (aerolíneas domésticas e internacionales) que demuestren que cumplen con esta sección, incluyendo pero no limitados a chequeos de proficiencia y de ruta, calificación en el avión y en ruta, entrenamiento, record de horas de vuelo y cualquier examen físico requerido; y

2) Mantener en registro (record) cualquier acción tomada referente a liberación del empleo o descalificación física o profesional de cualquier tripulante de vuelo o despachador de avión (aerolíneas domésticas e internacionales solamente) y archivar los registros (records) por lo menos 6 meses.

b) Todo explotador aéreo no regular debe mantener los registros (records) requeridos en el párrafo (a) de esta sección en la base operacional principal o en otro sitio aprobado por la DGAC.

c) Sistemas de registro (record) computarizados, aprobados por la DGAC pueden ser usados para el cumplimiento de los requisitos del párrafo (a) de esta sección.

121.685 Registro (record) de aviones: Explotador aéreo doméstico e internacional.

Todo explotador aéreo doméstico e internacional debe mantener un listado actualizado de cada avión que él opera en transporte aéreo regular y debe enviar una copia de dicho registro y de cada cambio a la DGAC. Aviones de otros explotadores de servicios de transporte aéreo que operan bajo un acuerdo de intercambio, pueden ser incorporados citando el documento que avale dicho acuerdo.

121.687 Autorización de despacho: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) La autorización de despacho (salida) puede ser en cualquier forma, pero debe contener por lo menos la siguiente información referente a cada vuelo:

1) Número de identificación de la aeronave;

2) Número de vuelo;

3) Aeropuerto de salida, paradas intermedias, aeropuertos de destino y aeropuertos alternos;

4) Una declaración del tipo de operación (IFR; VFR);

5) Suministro mínimo de combustible (en galones o libras).

b) La autorización de despacho debe contener o tener anexado reportes meteorológicos, pronósticos del tiempo disponibles o una combinación de estos, para el aeropuerto de destino, paradas intermedias y aeropuertos alternos; que sean los últimos reportes disponibles al momento de la autorización, firmada por el piloto al mando y el despachador, además de incluir pronósticos meteorológicos adicionales que el piloto al mando o el despachador consideren necesarios.

121.689 Formulario de autorización de vuelo: Explotador aéreo no regular.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, la autorización de vuelo puede ser en cualquier forma, pero debe contener al menos la siguiente información para todo vuelo:

1) Nombre de la organización o compañía;

2) Marca, modelo y número de la matrícula del avión usada;

3) Número de vuelo y fecha;

4) Nombre de cada tripulante de vuelo, auxiliar abordo y piloto al mando designado;

5) Aeropuerto de salida, aeropuerto de destino, aeropuerto alterno y ruta;

6) Suministro mínimo de combustible (en galones o libras);

7) Una declaración del tipo de operación (IFR, VFR).

b) La autorización de vuelo de la aeronave debe contener o tener anexado reportes meteorológicos, pronósticos del tiempo o una combinación de estos, para el aeropuerto

de destino, y el aeropuerto alterno, que sean los últimos reportes disponibles al momento de firmar la autorización. Puede incluir pronósticos meteorológicos adicionales que el piloto al mando considere necesario o deseable.

c) Toda aerolínea domestica e internacional conduciendo vuelos charters y operaciones de servicios especiales bajo este RAD debe cumplir con los formularios de autorización de vuelo y despacho y las provisiones requeridas para operaciones regulares bajo esta sección.

121.693 Manifiesto de carga (peso y balance): Para todos los explotadores aéreos.

El manifiesto de carga debe contener la siguiente información con respecto al cargamento del avión al momento del despegue.

a) El peso del avión, combustible y aceite, carga, equipajes y tripulantes.

b) El peso máximo permitido para ese vuelo que no puede exceder el menor de los pesos siguientes:

1) Peso máximo de despegue permitido para la pista que se va a usar (incluyendo correcciones para altitud y gradientes y condiciones actuales del viento y temperatura al momento del despegue);

2) Peso máximo de despegue tomando en consideración el consumo anticipado de combustible y aceite que permita el cumplimiento con las limitaciones aplicable de rendimiento (performance) en ruta;

3) Peso máximo de despegue considerando el consumo anticipado de combustible y aceite que permita cumplir con la limitación del peso máximo de aterrizaje autorizado por diseño, al llegar al aeropuerto de destino;

4) Peso máximo de despegue considerando el consumo anticipado de combustible y aceite que permita cumplir con las limitaciones de distancia de aterrizaje a la llegada a los aeropuertos de destino y alternos.

c) El peso total computado bajo procedimientos aprobados.

d) Evidencia de que el avión está cargado de acuerdo a un programa aprobado que determine que el centro de gravedad está dentro de los limites aprobados.

e) Nombre de los pasajeros, a menos que tal información sea mantenida por otros medios por la aerolínea o explotador aéreo.

121.695 Disposición de manifiesto de carga (peso y balance): Autorización de salida, despacho y plan de vuelo: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) El piloto al mando de un avión debe llevar en el avión hasta el destino:

1) Una copia completa del manifiesto de carga o información de ello, excepto la información concerniente a la distribución de pasajeros y carga;

2) Una copia del formulario de autorización de despacho (salida); y

3) Una copia del plan de vuelo.

b) El explotador aéreo debe archivar copias de los registros (records) requeridos en esta sección por lo menos durante tres meses.

121.697 Disposición de manifiesto de carga, autorización de vuelo y plan de vuelo: Explotadores aéreos Adicionales.

a) El piloto al mando de una aeronave debe llevar en el avión hasta el destino, los originales o copia firmadas del:

1) Manifiesto de carga;

2) Formulario de autorización de vuelo;

3) Autorización de aeronavegabilidad;

4) Certificación de ruta del piloto; y

5) Plan de vuelo.

b) Si un vuelo tiene origen en la base principal de operaciones del explotador aéreo, debe mantener en la base una copia firmada de cada documento listado en el párrafo (a) de esta sección.

c) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, si un vuelo se origina en un lugar, otro que no sea la base de operación principal del explotador aéreo, el piloto al mando u otra persona no abordo del avión, quien está autorizado por el explotador aéreo puede, antes o inmediatamente después de la salida del vuelo, enviar una copia firmada de la lista de los documentos del párrafo (a) de esta sección a la base principal de operaciones.

d) Si un vuelo se origina en un lugar que no sea la base principal del explotador aéreo y hay en ese lugar una persona que maneja, la salida de vuelo para el explotador aéreo y que no viaje en ese vuelo, copias de los documentos del párrafo (a) de esta

sección pueden ser retenidas en ese lugar por no más de 30 días antes de ser enviadas a la base principal de operaciones del explotador aéreo. Sin embargo los documentos para un vuelo en particular no deben ser retenidos en ese lugar o ser enviados a la base principal de operaciones, si el original u otras copias de ello han sido previamente retornados a la base principal de operaciones.

121.701 Libro de mantenimiento de la aeronave (log book).

a) Toda persona que tome una acción en el caso de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en la estructura, motor, hélice o componentes, que es crítica para la seguridad del vuelo tendrá que registrar tal acción en el registro (record) técnico de vuelo del avión.

b) Todo titular del certificado deberá tener un conocimiento, adiestramiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros requeridos en el párrafo (a) de esta sección en el avión en un lugar rápidamente accesible a todo miembro de la tripulación de vuelo y deberá incorporar ese procedimiento en el manual del titular del certificado.

121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.

a) Todo titular del certificado deberá informar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento o defecto concerniente a:

1) Fuego durante el vuelo y si el sistema de alarma correspondiente funcionó adecuadamente;

2) Fuego durante el vuelo no protegido por sistema de alarma;

3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;

4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daño durante el vuelo al motor, estructura adyacente, equipos o componentes;

5) Un componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor o vapores tóxicos y nocivos en el compartimiento de tripulación de cabina de mando o de pasajeros durante el vuelo;

6) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo debido a extinción de llama;

7) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo cuando ocurre daño externo al motor o a la estructura del avión;

8) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo debido a ingestión de objetos extraños (FOD) o congelamiento;

9) Apagar (shutdown) más de un motor durante el vuelo;

10) Un sistema de embanderamiento de hélice o capacidad del sistema de controlar la sobrevelocidad durante el vuelo;

11) Un sistema de combustible o vaciado de combustible que afecte el flujo de combustible o que cause pérdidas peligrosas durante el vuelo;

12) Una extensión o retracción de tren de aterrizaje inadvertida o apertura o cierre de las puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;

13) Componentes del sistema de freno que produzca una falla de la fuerza actuante del freno cuando el avión está en movimiento sobre la tierra;

14) Estructuras del avión que requieran reparación mayor;

15) Fisuras, deformaciones permanentes o corrosión de la estructura de la aeronave, si son mayores que los máximos aceptados por el fabricante o la DGAC;

16) Componentes o sistemas de la aeronave o que resulten en tomar acciones de emergencia durante el vuelo (excepto acción de apague (shutdown) de un motor en vuelo); y

17) Los sistemas de evacuación de emergencia y/o sus componentes incluyendo todas las salidas de emergencia o al sistema de luces de evacuación de emergencia de pasajeros, o al equipo de evacuación que se encuentre defectuoso, o que falle cuando realiza las funciones para las cuales fue concebido durante una situación de emergencia o durante la instrucción, prueba, mantenimiento y demostración o que se despliegue inadvertidamente.

b) Para el propósito de esta sección “en vuelo” o “durante el vuelo” significa el período desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que finalice el recorrido de aterrizaje.

c) En adición a los informes requeridos por el párrafo (a) de esta sección, todo titular del certificado debe informar cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en un avión, que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, mal funcionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede peligrar la operación segura de una aeronave usada por él.

d) Todo titular del certificado debe enviar cada reporte requerido por esta sección, por escrito, cubriendo cada período de veinticuatro (24) horas comenzando a las 9:00 horas local de todo día y finalizando a las 9:00 horas del día siguiente a registro

(record) de la DGAC dentro del período de setentidós (72) horas posteriores a la ocurrencia de la novedad.

e) El titular del certificado deberá transmitir los reportes requeridos por esta sección en una manera y en un formulario que sea conveniente para su sistema de comunicación y procedimientos y deberá incluir en su primer reporte diario toda la información disponible según lo siguiente:

1) Tipo y matrícula que identifiquen al avión;

2) Nombre del explotador;

3) La fecha, número de vuelo y escalas durante el cual ocurrió el incidente (ejemplo: prevuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso para aterrizaje e inspección);

4) El procedimiento de emergencia efectuado (ejemplo: aterrizaje no programado y descenso de emergencia);

5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto;

6) Identificación de la parte y sistema involucrado, incluyendo información disponible pertinente a la designación del tipo de componente mayor y el tiempo desde la última revisión general, entre recorrida general;

7) Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (ejemplo: desgaste, fisuras, deficiencias de diseño o error humano);

8) Si la parte fuera reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada;

9) Si se impidió el despegue del avión;

10) Otra información pertinente necesaria para una identificación, determinación de la seriedad o acción correctiva más completa.

f) Ninguna persona debe retener un reporte requerido por esta sección, aún si no está disponible toda la información requerida por esta sección.

g) Cuando el titular del certificado consiga información adicional, incluyendo información del fabricante u otra agencia concerniente a informes requeridos por esta sección, debe remitirlo inmediatamente como un suplemento al primer informe con referencia de la fecha y lugar de remisión del primer informe.

121.705 Reportes sumarios de interrupción mecánica.

Todo titular del certificado debe enviar mensualmente a la DGAC, un reporte sumario de las siguientes ocurrencias:

a) Toda interrupción de un vuelo, cambio no programado de una aeronave en ruta o suspensión o distorsión de una ruta, causada por dificultades mecánicas o conocidas o sospechadas que no sean requeridas de ser reportadas según la 121.703.

b) El número de motores removidos prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, listado por marca y modelo y el tipo del avión en la cual estaba instalado.

c) El número de hélices puestas en bandera, en vuelo, listados por tipo de hélice y motor y avión en los que estaban instalados. Hélices puestas en bandera para instrucción, demostración o chequeo de vuelo no necesitan ser reportados.

121.707 Reportes de reparaciones y alteraciones.

a) Todo titular del certificado deberá, prontamente, luego de su terminación, preparar un reporte de:

1) Toda reparación mayor o alteración mayor en la estructura, motor, hélice o accesorios de una aeronave operada por él;

2) Toda instalación de motor o hélice.

b) El titular del certificado deberá remitir una copia de cada reporte de reparación mayor y alteración mayor y de toda instalación de motor o hélice, a la DGAC, en un plazo no mayor de siete (7) días, y deberá conservar una copia de cada reporte disponible para el inspector asignado por la DGAC.

121.708(a) Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota

a) Cada Titular del Certificado deberá enviar al Departamento de Aeronavegabilidad un Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota.

b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada una de las flotas que se operen, en forma mensual, lo siguiente:

(1) Horas voladas.

(2) Cantidad de vuelos.

(3) Cantidad de demoras técnicas de tiempo mayor a quince (15) minutos, en base principal y escala.

(4) Relación porcentual de vuelo sin demoras técnicas Vs. Vuelos totales.

(5) Promedio de horas de vuelo por día/mes, por avión

c) El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar al Depto. de Aeronavegabilidad antes de los 15 días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

121.708(b) Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento

a) Cada titular del certificado deberá enviar al Departamento de Aeronavegabilidad un Reporte mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.

b) En dicho reporte se deberá indicar para cada aeronaves de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Matricula, marca, modelo y No. de serie

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Horas totales, total de tiempo Calendario.

(ii) Horas DURG., tiempo Calendario DURG.

(iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.

(iv) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas en inspección o trabajos de mantenimiento.

(v) Observaciones que se estimen convenientes.

(vi) Si las Directivas de Asesoramiento (DA) no son cumplidas en una inspección, indicar: fechas, horas totales de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

c) En dicho reporte se deberá indicar, para cada motor de las aeronaves de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Marca, modelo y Número de serie.

(2) Matrícula de la aeronave en que se encuentra instalado, indicando posición

(3) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se estén realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Hs. Totales, total de tiempo calendario.

(ii) Horas DURG, tiempo calendario DURG.

(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.

(iv) Directivas de aeronavegabilidad (DA) cumplidas.

(v) Observaciones que se estimen convenientes.

(vi) Si las Directivas de Asesoramiento (DA) no son cumplidas en una inspección, indicar: Fecha, horas/ ciclos totales de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para tiempo de cumplimiento).

d) En dicho reporte se deberá indicar para cada hélice de las aeronaves de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Marca, modelo y No. de Serie

(2) Matrícula de La aeronave en que se encuentra instalada, indicando posición

(3) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Horas totales, total de tiempo calendario.

(ii) Horas DURG., tiempo Calendario DURG.

(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.

(iv) Número parte y de serie de las palas.

(v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas.

(vi) Observaciones que se estimen conveniente.

(vii) Si las Directivas de Asesoramiento (DA) no son cumplidas en una inspección, indicar: Fecha, horas/ ciclos totales de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para tiempo de cumplimiento).

e) El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar al Departamento de Aeronavegabilidad antes de los 15 días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

121.709 Liberación de aeronavegabilidad o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave.

a) Ningún titular del certificado debe operar una aeronave después de realizado un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en ese avión, a menos que el titular del certificado o la persona con quien negocia el titular del certificado para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, prepara o haga preparar:

1) Una liberación de aeronavegabilidad; y

2) Una entrada apropiada en el registro (record) técnico de vuelo de la aeronave. (log book).

b) La liberación de la aeronavegabilidad o entrada de registro (record) técnico de vuelo requerido por el párrafo (a) de esta sección debe:

1) Ser preparada de acuerdo con los procedimientos detallados en el manual del titular del certificado;

2) Incluir una certificación que:

i) El trabajo, debidamente identificado, fue realizado de acuerdo con los requisitos del manual del titular del certificado;

ii) Todos los ítems requeridos de ser inspeccionados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado;

iii) No existen condiciones conocidas que hagan al avión no aeronavegable; y

iv) De la manera como el trabajo fue realizado corresponda a la tarea encomendada, el avión está en condición para una operación segura; y

3) Ser firmada por una persona que posea una licencia adecuada según el RAD 65 y esté autorizada según el manual del titular del certificado.

No obstante el párrafo (b)(3) de esta sección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones realizadas por una estación de reparación certificada bajo lo provisto en la sección (c) del RAD 145, la liberación de la aeronavegabilidad o retorno al servicio, puede ser firmada por una persona, autorizada por esa estación de reparación.

c) Cuando es preparado un formulario de liberación de aeronavegabilidad, el titular del Certificado debe entregar una copia al piloto y debe conservar un registro de ello por lo menos durante dos (2) meses.

d) En lugar de enunciar cada una de las condiciones de certificación requeridas en el párrafo (b) de esta sección, el explotador de servicios de transporte aéreo puede enunciar en su manual que la firma de una persona delegada por éste y autorizada por la DGAC, en base a lo prescrito por el RAD 65, constituye esa certificación.

121.711 Registros (records) de comunicaciones: Explotadores domésticos e internacionales.

Toda aerolínea doméstica o internacional debe registrar todo contacto de radio en ruta entre la aerolínea y sus pilotos y debe mantener ese registro (record) por treinta (30) días.

121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.

(a) Por un período de veinticuatro (24) meses, todo titular de certificado mantendrá los registros sobre toda emergencia médica que ocurra durante el tiempo de vuelo que resulta en el uso de conjunto médico de emergencia requerido bajo el Apéndice A, de este RAD y desviación de la aeronave, o muerte de un pasajero o tripulante. Estos registros (records) incluirán una descripción de cómo el conjunto médico se usó, por quién y el resultado de la emergencia médica.

Apéndice "A" - Botiquín de Primeros Auxilios y Botiquín de Emergencias Médicas

Botiquín de Primeros Auxilios

El Botiquín de primeros auxilios aprobado, requerido por 121.309, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requisitos:

1) Todo botiquín de primeros auxilios debe ser impermeable y limpio, y debe contener solamente materiales aprobados por la sección de salud pública y acción social de la República Dominicana;

2) Los botiquines de primeros auxilios requeridos deben estar distribuidos tanto como sea práctico en toda la aeronave y ser accesibles en forma rápida por la tripulación de cabina (asistentes de a bordo);

3) El número mínimo de botiquines de primeros auxilios requeridos es el siguiente:

Nº de Pasajeros	Nº De Botiquín de Primeros Auxilios
0 - 50	1
51 - 150	2
151 - 250	3
más de 250	4

4) Excepto como está previsto en el párrafo (5), todo botiquín de primeros auxilios debe contener al menos los siguientes contenidos aprobados:

Contenido	Cantidad
Banda adhesiva	16
Gasa antiséptica	20
Inhalante de NH3 (amoníaco)	10
Bandas compresivas de 10 cm (4")	8

5) Los elementos para entablillar piernas y brazos que no estén dentro de los botiquines de primeros auxilios, deberán estar ubicados en algún lugar accesible y tan cerca como sea posible del botiquín:

Contenidos	Cantidad
-Banda triangular para sostener brazos 1m (40")	5
-Compuestos Cauterizantes 1/8 de onza o un equivalente de otro remedio para quemaduras.	6
-Tablillas para brazos (no inflables)	1 juego
-Tablillas para piernas (no inflables)	1 juego
-Rollo de venda ancha 0,1m (4")	4
-Rollo de cinta adhesiva de 0,025	2
-Tijeras para vendas	1

Botiquín de Emergencias Médicas:

El botiquín aprobado requerido en 121.309 para los pasajeros, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requisitos:

1) Equipo médico de emergencia aprobado, que deberá estar guardado de tal manera que permanezca protegido del polvo, humedad y temperaturas que lo deterioren;

2) Durante la operación de cada aeronave, que transporte pasajeros, deberá haber a bordo un botiquín de emergencias médicas aprobado, localizado de tal manera que sea rápidamente alcanzado por la tripulación;

3) Dicho botiquín deberá contar, como mínimo, con los siguientes contenidos mantenidos en las cantidades especificadas.

Contenido	Cantidad
Instrumento para medir presión	1
Estetoscopio	1
Conducto para aire (tráquea) 3 tamaños	3
Jeringas del tamaño necesario para suministrar la droga	4
requerida	1
Inyección de Dextrosa al 50%, 50 cc	10
Tabletas de Nitroglicerina	1
Instrucciones para usar las drogas del botiquín	2
Epinefrina 1:1000 ampolla para una dosis simple o equivalente.	2
Difenhydramina HCI inyectable ampolla para una dosis simple o equivalente.	2

Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo en las Aeronaves.

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación Datos	Intervalo de Muestreo (Por segundo)	Resolución de Lectura (4)
Tiempo (UTC o contador de cinta; Rango de muestreo 0 a4,095 muestreados uno por intervalos)	24 Hs.	± 0.125 % por hora	0.25 (1 cada 4 sg.)	1 seg.
Altitud	-1000 pies a la máxima altitud certificada de la aeronave	± 100 A ± 700 pies (ver tabla 1 TSO-C51A)	1	De 5 minutos a 35' (1)
Velocidad del aire	50 Kias hasta Vso y Vso hasta 1,2 vd	± 5%, ± 3%	1	1 KT.
Rumbo	360°	± 2°	1	0.5°
Aceleración normal (vertical)	-3g hasta + 6g.	± 1% del máximo rango excluyendo el error de los datos	8	0,01

		del ± 5%		
Actitud de cabeceo	± 75°	± 2%	1	0.5°
Actitud de balanceo	± 180°	± 2%	1	0.5°
Transmisión del transmisor de radio	ON/OFF (discreto)	± 2%	12°	-----
Empuje o potencia para cada motor	Todo el rango hacia adelante	±2°	1 por motor	0,2%
Selección del control de cabina o flap del borde de ataque	Rango total o posición discreta	+ 3° según indicador del piloto.	0.5	0.5%
Posición de los reversores de empuje.	Sin accionar en tránsito o reversores a full (discreto)	----------	1 (por 4 seg. Por motor)	----------
Posición de los Spoilers De tierra. Selección del freno aerodinámico.	Rango total o cada posición discreta.	+ 2% a menos que sea requerida mayor exactitud.	1	0.2%
Paso por un radiobaliza.	Discreto	--------	1	--------
Acople del autopiloto	Discreto	--------	1	-----
Aceleración longitudinal	± 1G	± 1,5% del rango máximo excluyendo un error del 5% de los datos	4	0.01G
Contribuciones del piloto y/o posición de superficie controles primarios, cabeceo, balanceo, guinadas) (3)	Rango completo	± 2° a menos que exista una mayor exactitud únicamente requerida.	1	0.2°
Aceleración lateral.	± 1G	± 1,5% del rango máximo excluyendo un error del ±5% de los datos.	4	0.01g

Parámetros	**Rango**	**Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación Datos**	**Intervalo de Muestreo (por segundo)**	**Resolución de Lectura (4)**
Posición de compensación de cabeceo.	Rango completo	± 3 a menos que se quiera una exactitud mayor únicamente requerida.	1	0,3%

Desviación del pendiente del planeador	± 400 microamperios	+ 3% a menos que sea requerida mayor exactitud.	1	0.3%
Desviación del localizador	± 400 microamperios	± 3%	1	0,3%
El modo AFCS y Estado de compromiso.	Discreto	--------	1	-----
Altitud de Radio	De 20 pies a 2,500 pies	± 2 Ft. O ±3% lo que sea mayor por debajo de 500 pies y ± 5% sobre 500 pies.	1	1 pie + 5% sobre 500 pies.
Luz Master de precaución.	Discreto	----------	1	----------
Estado de interruptor de aterrizaje de la caja de embarque	Discreto	----------	1	----------
Angulo de ataque (si está registrado directamente)	Como lo instalado	Como lo instalado	2	0,3%
Temperatura del aire externa o temperatura del aire total	-50°C a + 90°C	± 2°c	0,5	0,3°C
Hidráulica, presión baja en cualquier sistema	Discreta	----------	0,5	0.5%
Velocidad en tierra	Como lo instalado	Los sistemas más precisos instalados (aeronaves equipadas solamente con IMS)	1	0.2%

Si la capacidad de registro adicional está disponible, el registro de los siguientes parámetros es recomendado. Los parámetros están listados en orden de significado:

Parámetros	**Rango**	**Mínima Exactitud del Sistema Instalado**	**Intervalo de Muestreo (por segundo)**	**Resolución de Lectura (3)**
Angulo de velocidad	Cuando disponible, como esté instalado	Como lo instalado.	4	----------
Velocidad y dirección del viento	Cuando disponible, como lo instalado	Como lo instalado	4	--------

Latitud y Longitud	Cuando disponible, como lo instalado	Como lo instalado.	4	
Presión del freno posición del pedal del freno	Como lo instalado	Como instalado	1	---
Parámetros adicionales del motor: EPR	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	---
N1	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	---

Parámetros	**Rango**	**Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación de Datos**	Intervalo de Muestreo **(por segundo)**	**Resolución de Lectura (4)**
N2	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
EGT	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
Posición de la palanca del acelerador	Como instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
Flujo de combustible	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
TCAS: TA RA	 Como instalado Como instalado	 Como instalado Como instalado	 1 1	
Nivel de sensibilidad (Como lo seleccionado por la tripulación)	Como instalado	Como instalado	2	
GPWS (Sistema de advertencia de proximidad a la tierra)	Discreto	---	1	
Tren de aterrizaje o posición selectora del tren	Discreto	---	0.25 (1 cada 4 segundos)	---
Distancias por DME 1 y 2	0-200NM	Como instalado	0.25	1 mi
Frecuencia de selección NAV 1 y 2	Rango completo	Como lo instalado	0.25	

1) Cuando la tasa de altitud está registrada. La tasa de altitud debe tener suficiente resolución y muestreo para permitir la derivación de la altitud a 5 pies.

2) Por ciento de rango completo.

3) Para aeronaves que pueden demostrar la capacidad de derivar, ya sea el control de entrada en el control de movimiento (uno de cada otro), para todos los modos de operación y régimen de vuelo, el "o" se aplica. Para aeronaves con sistemas de control no mecánicos (vuelo por alambre) el "y" se aplica. En aeroplanos con superficies divididas, la combinación conveniente de insumos es aceptable en lugar de registrar cada superficie separadamente.

4) Esta columna se aplica a aeronaves fabricadas después del 11 de octubre del 1991.

Apéndice "C" - Aviones Categoría No Transporte C-46. Reservado.

Apéndice "D" - Criterio para la Demostración de los Procedimientos de Evacuación de Emergencia bajo 121.291

a) Demostración de un despegue abortado:

1) La demostración debe ser conducida durante la oscuridad de la noche o durante la claridad del día simulando la oscuridad de la noche. Si la demostración es realizada bajo techo durante las horas de luz solar se puede usar iluminación en el piso, pero ésta debe ser de intensidad baja y mantenida aislada para evitar que proyecte el reflejo hacia dentro de las ventanillas o puertas del avión;

2) El avión debe estar en una posición normal en tierra con el tren de aterrizaje extendido.

3) Bancos o rampas pueden ser usados para descender desde el ala a tierra.

Equipo de seguridad tales como alfombras o balsas salvavidas invertidas pueden ser colocadas en la tierra para proteger los participantes.

Ningún otro equipo, que no sea parte del equipo de evacuación de emergencia del avión, debe ser usado para ayudar a los participantes a alcanzar la tierra.

4) El sistema eléctrico normal del avión debe ser desactivado;

5) Todo el equipo de emergencia requerido para el tipo de operación de transporte de pasajero debe estar instalado de acuerdo con el manual del titular de certificado;

6) Toda puerta y salida externa y toda puerta interna o cortina deben estar en posición para simular un despegue normal;

7) Se deben emplear personas saludables que representen una carga de pasajeros. Por lo menos el 15 % debe ser femenino y mayor de 50 años, y un 35% mayor de 50 años.

Tres muñecas deben ser cargadas por pasajeros para simular niños de dos años de edad o menor. Estas muñecas no se incluyen como parte del total de la carga de pasajeros.

Tripulante, mecánicos y personal en entrenamiento, quienes mantienen operando el avión en el curso normal de sus deberes no deben ser usados como pasajeros.

8) Ningún pasajero debe ser asignado a ningún asiento especifico, excepto si es requerido por la DGAC;

9) Los cinturones de seguridad y arneses (si es requerido), deben estar abrochados.

10) Antes de iniciar la demostración, la mitad del total del equipaje de mano, frazadas, almohadas y otros artículos deben estar distribuidos en varios lugares de los pasillos y en las vías de acceso de la salida de emergencia para crear obstrucciones menores;

11) La configuración y densidad de los asientos del avión deben ser representativas de la más alta capacidad de pasajeros del avión que el titular de certificado opera o que se propone operar;

12) Todo miembro de la tripulación debe ser miembro de una tripulación de línea de programación regular, debe estar sentado en su asiento normal asignado para despegue y debe permanecer en ese asiento hasta que reciba la señal para comenzar la demostración;

13) A ningún tripulante o pasajero se le puede anticipar o informar de cuáles son las salidas de emergencia disponibles para la demostración;

14) El titular de certificado no debe practicar, ensayar o describir la demostración a los participantes, ni debe ningún participante haber

tomado parte en este tipo de demostración en los últimos seis (6) meses;

15) Las instrucciones a los pasajeros antes del despegue requeridas por la 121.571 pueden ser impartidas de acuerdo al manual del propietario de certificado. Los pasajeros deben ser advertidos a que sigan las instrucciones de los tripulantes, pero no deben ser instruidos en los procedimientos a seguir durante la demostración.

16) Si se usa el equipo de seguridad permitido por el párrafo (3) de esta sección, todas las ventanas de la cabina de mando y de la cabina de pasajero deben ser oscurecidas o todas las salidas de emergencia deben tener el equipo de seguridad para evitar que se descubran las salidas de emergencia disponibles;

17) No más del 50% de las salidas de emergencia en los lados del fuselaje de un avión que cumplan con los requisitos aplicables de emergencia requerida para esa aeronave puede ser usada para la demostración.

Las salidas que no se usarán en la demostración deben tener el mecanismo de apertura desactivado o debe ser indicado por luces rojas o cintas rojas u otros medios aceptables, situado afuera de las salidas para indicar fuego u otra razón del por qué no se pueden usar.

Las salidas a ser usadas deben representar todas las salidas de emergencia que tenga el avión y deben ser designadas por el titular de certificado sujeto a aprobación de la DGAC.

Por lo menos una salida al nivel de piso debe ser usada.

Todos los evacuados, excepto aquellos que usen las salidas sobre las alas deben abandonar el avión por medios provistos que sean parte del equipo del avión.

19) El procedimiento aprobado del titular del certificado y todo el equipo de emergencia que está normalmente disponible, incluyendo toboganes, sogas, luces y megáfonos, deben ser utilizados durante la demostración;

20) El tiempo de evacuación es completado cuando el último ocupante ha evacuado el avión y está en tierra. Los evacuados usando bancos o rampas permitidos por el párrafo (3) de esta sección se consideran estar en tierra cuando ellos están sobre el banco o la rampa.

Demostración de aterrizaje:

En la demostración se puede asumir que existe la claridad del día en el exterior del avión y que todos los tripulantes requeridos para la demostración están disponibles.

1) Si en el manual del titular de certificado se requiere el uso de pasajeros para ayudar en el lanzamiento de balsas salvavidas, los pasajeros que se necesiten deben estar a bordo del avión y participar en la demostración de acuerdo con el manual;

2) Un banco debe estar colocado en cada salida de emergencia y ala, con el tope de la plataforma a una altura simulando el nivel del agua del avión después del aterrizaje;

3) Después de recibir la señal de aterrizaje, cada evacuado debe ponerse el chaleco salvavidas de acuerdo al manual del titular de certificado;

4) Cada balsa salvavidas debe ser lanzada e inflada, de acuerdo al manual del titular del certificado y todos los otros equipos de emergencia requeridos deben ser colocados en las balsas;

5) Cada evacuado debe entrar a una balsa salvavidas y los miembros de la tripulación asignados a cada balsa salvavidas deben indicarles el lugar y el uso de los equipos de emergencia a bordo de la balsa;

6) Ya sea el avión, maqueta del avión o un dispositivo flotante simulando un compartimiento de pasajero debe ser usado:

   i) Si una maqueta del avión es usada, debe ser una maqueta de tamaño real del interior del avión y representativa de la misma, usada o propuesta a ser usado por el titular de certificado y debe tener asientos adecuados para el uso de los evacuados.

   La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercanamente la operación de esas puertas y salidas en un avión.

   ii) Si se usa un dispositivo flotante simulando una cabina de pasajero, debe ser representativo lo máximo posible a la cabina de pasajero del avión usada en las operaciones.

La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercanamente la operación de esas puertas y salidas en un avión.

El dispositivo debe estar equipado con el mismo equipo de supervivencia que está instalado en el avión, para acomodar todas las personas participando en la demostración.

Apéndice "E" - Requisito del Entrenamiento de Vuelo

Las maniobras y procedimientos requeridos en 121.424 de este RAD para pilotos referente a entrenamiento de vuelo inicial, de transición y de promoción, están descritos en el programa de entrenamiento aprobado del titular del certificado para maniobras en corriente cortante de viento (windshear) a baja altitud y deben ser ejecutadas en vuelo, excepto que las maniobras y procedimientos en vientos cortantes deben ser ejecutados en un simulador de avión en que las maniobras y procedimientos sean específicamente autorizados a ser llevados a cabo y excepto al extremo que ciertas otras maniobras y procedimientos puedan ser ejecutados en un simulador con un sistema visual (simulador visual), un simulador de avión sin un sistema visual (simulador no visual), un aparato de entrenamiento, o un avión estático como está indicado por el símbolo apropiado en la columna respectiva, opuesta a la maniobra o procedimiento.

Siempre que una maniobra o procedimiento es autorizado para ser efectuada en un simulador no-visual, ésta puede ser efectuada en un simulador visual; cuando está autorizada en un dispositivo de entrenamiento ésta puede ser efectuada en un simulador visual o no-visual y en algunos casos en una aeronave estática.

Cuando es requerido que se efectúe en un dispositivo de entrenamiento o en una aeronave estática el símbolo apropiado estará señalado en la respectiva columna.

Para el propósito de este Apéndice los siguientes símbolos significan:

P Piloto al mando (PIC)
S Segundo al mando (SIC)
B PIC y SIC
F Ingeniero de vuelo
PJ PIC transición de Jet a Jet
SJ SIC transición de Jet a Jet
AT Todas las categorías de transición (PJ, SJ)
PS SIC Ascenso para PIC (mismo tipo de aeronave)
SF Ingeniero de Vuelo Ascenso SIC (mismo tipo de aeronave)
BU Ambos SIC e Ingeniero de Vuelo (ascenso mismo tipo de aeronave)
Refiérase a las tablas en las páginas siguientes.
PP PIC Transición prop a prop.
PS SIC transición prop a prop.

Requisitos de entrenamiento de Vuelo.

Clave:

Entrenamiento

A/P (IA)

En Vuelo (IAI)

Estático (IAS)

Simulador (IS)

Simulador visual (ISV)

Simulador No-visual (ISN)

Dispositivo de Entrenamiento (IST)

Entrenamiento de transición (T)

A/P (TA)

En Vuelo (TAI)

Estático (TAS)

Simulador (TS)

Simulador visual (TSV)

Simulador No-visual (TSN)

Dispositivo de Entrenamiento (TST)

Entrenamiento de ascenso (U)

A/P (UA)

En vuelo (UAI)

Estático (UAS)

Simulador (US)

Simulador visual (USV)

Simulador No-visual (USN)

Dispositivo de Entrenamiento (UST)

Como sea apropiado al avión y a la operación involucrada, el entrenamiento de vuelo para pilotos debe incluir los procedimientos y maniobras siguientes.

121.E.I Pre-vuelo:

a) Inspección visual del exterior e interior del avión, la ubicación de cada punto a ser revisado y el propósito para su inspección.

Si un ingeniero de vuelo es tripulante necesario para el tipo particular de avión, la inspección visual podrá ser realizada por el piloto al mando y el ingeniero de vuelo.

B (IAS), AT (TAS), BU (UAS).

b) Empleo de la lista de chequeo pre-arranque, las comprobaciones apropiadas del sistema de arranque, verificación y control del equipo electrónico, procedimientos y la selección de las comunicaciones y radio ayudas a la navegación y sus frecuencias antes del vuelo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

c) Rodaje y los procedimientos aplicables de conformidad con las instrucciones emitidas por la DGAC de control de tráfico o por la persona que conduce la instrucción.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

d) Pruebas pre-despegue que incluyen pruebas del grupo motopropulsor.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

121.E.II Despegues:

a) Despegues normales que, a objeto de esta maniobra, se inician cuando el avión rueda a la posición sobre la pista de despegue a ser usada.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

b) Los despegues en condiciones simuladas instrumentales antes o al alcanzar una altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

c) Despegues con viento cruzado.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

d) Despegues con una falla simulada del motor más crítico.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

1) A una velocidad después de V_1 y antes de V_2 que en el criterio del piloto instructor que conduce la instrucción es apropiado al tipo de avión bajo las condiciones predominantes; o

2) A un punto tan próximo como posible después de V_1 cuando V_1 y V_2 ó V_1 y V_3 son idénticos; o

3) A la velocidad apropiada para aviones categoría de no-transporte.

Para el entrenamiento de transición en un tipo de avión con motores instalados en posiciones similares, o en las alas o motores montados en el fuselaje trasero, las maniobras pueden realizarse en un simulador no-visual.

e) Los despegues abortados realizados durante un despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable determinada antes de V_1, tomando en consideración las características de aeronave, longitud de pista, condición de superficie, velocidad y dirección del viento, energía térmica de frenado y otros factores pertinentes que pueden afectar adversamente la seguridad del avión.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

La capacitación en por lo menos uno de los despegues indicados debe realizarse de noche.

Para pilotos en transición este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida según la 121.434 realizando un despegue normal de noche cuando un piloto volando como piloto al mando ocupa una posición en los controles.

121.E.III Maniobra de Vuelo y Procedimientos:

a) Virajes con y sin spoilers.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

b) Vibración de Tuck y de Mach.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

c) Procedimientos de duración y autonomía máxima.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

d) Operación de sistemas y controles de la estación del ingeniero de vuelo.

B (ISN), AT (TSN), PS (USN).

e) Estabilizador atascado e incontrolable.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

f) Operación normal y anormal o alterna de los procedimientos y sistemas siguientes:

1) Presurización.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

2) Neumático.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

3) Aire acondicionado.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

4) Combustible y aceite.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

5) Eléctrico.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

6) Hidráulico.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

7) Mandos de vuelo.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), BU (UAS), BU (UST).

8) Antihielo y deshielo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

9) Autopiloto.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

10) Ayudas automáticas a la aproximación y otras ayudas.

B (IAI), B (ISN), AT (TSN), SF (UAI), BU (USN).

11) Dispositivos indicadores de aviso de entrada en pérdida, dispositivos de prevención y dispositivos de aumentadores de estabilidad.

B (IAI), B (ISN), AT (TSN), SF (UAI), BU (USN).

12) Dispositivos de radar a bordo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

13) Cualesquiera otros sistemas o los dispositivos, o ayudas disponibles.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

14) Sistemas eléctrico, hidráulico, mandos de vuelo, y el de instrumentos de vuelo y su mal funcionamiento o falla.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST):

15) Falla de sistema de flaps y tren de aterrizaje o su mal funcionamiento.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

16) Falla de equipo de comunicaciones o navegación.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

g) Procedimientos de emergencia de vuelo que incluyen por lo menos lo siguiente:

1) Planta de poder, calentador, compartimiento para la carga, cabina, cabina de vuelo, ala, y fuegos eléctricos.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

2) Control de humo.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (USN), BU (UST).

3) Fallas de motor.

B (IAN), AT (TSN), BU (UST).

4) Lanzamiento de combustible.

B (IAS), B (ISN), B (TAS), B (TST), BU (UAS), BU (UST).

5) Cualquier otro procedimiento de emergencia indicado en el manual aprobado de vuelo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

h) Viraje escarpados en cada dirección.

Cada viraje escarpado debe involucrar un ángulo de ala (banqueo) de 45 con un cambio de rumbo de por lo menos 180, pero no más de 360 grados de viraje.

P (ISN), PJ (TSN), PS (USN).

i) Aproximación a pérdidas en la configuración de despegue (excepto donde el avión usa una configuración de cero flaps), en configuración limpia, y en la configuración de aterrizaje.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

La Capacitación por lo menos en una de las configuraciones arriba descritas deben realizarse en un viraje con un ángulo de ladeo entre 15° y 30°.

j) Recuperación desde características críticas específicas de vuelo que son peculiares al tipo de avión.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

k) Procedimientos de Instrumento que incluyen lo siguiente:

1) Salida y llegada al Area.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN)

2) Uso de sistemas de navegación incluyendo entradas y salidas en radiales asignados.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

3) Patrón de espera.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

l) Aproximaciones por instrumentos ILS que incluyan lo siguiente:

1) ILS Normal.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

2) ILS manualmente controlado con una falla simulada de un motor que ocurre antes de iniciar el rumbo de aproximación final y continúa hasta el aterrizaje o con el procedimiento de aproximación frustrada en mínimos.

B (IAI), AT (TSV), BU (USV).

m) Aproximaciones por instrumentos y aproximaciones frustradas a excepción de ILS que incluyen lo siguiente:

1) Aproximaciones de no-precisión que el alumno probablemente usará.

B (IST), AT (TST), BU (USV).

2) Además del subpárrafo (1) de este párrafo, por lo menos otro procedimiento de aproximación frustrada y aproximación de no-precisión que el alumno probablemente usará.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

En torno a los párrafos III (k) y III (l), cada aproximación por instrumentos debe realizarse de acuerdo con los procedimientos y las limitaciones aprobadas en la carta de aproximación que será usada.

La aproximación por instrumentos comienza cuando el avión está sobre el fijo de aproximación inicial para el procedimiento de aproximación usado o cambiado al controlador de aproximación final y termina cuando el avión toca tierra sobre la pista de aterrizaje o cuando una aproximación frustrada se completa.

n) Procedimientos de aproximación con circular que incluyen lo siguiente:

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

1) Que la porción del procedimiento de aproximación circular a la que la altura mínima está autorizada para el procedimiento a ser usado debe hacerse bajo condiciones instrumentales simuladas.

2) El procedimiento de aproximación circular debe hacerse a la altura autorizada del procedimiento de aproximación circular seguido por un cambio en el rumbo y las maniobras necesarias (con referencia visual) para mantener una trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista de aterrizaje por lo menos 90° desde el rumbo de aproximación final de la aproximación por instrumentos.

3) El procedimiento de aproximación circular debe realizarse sin movimiento excesivo, y sin exceder los límites operativos normales del avión.

El ángulo de inclinación no deberá exceder los 30°.

El entrenamiento en la maniobra de procedimiento de aproximación circular no es requerido para un piloto empleado por un explotador sujeto a las reglas operativas del RAD 121 de este Reglamento si el manual del explotador prohíbe un procedimiento de aproximación circular en condiciones meteorológicas menores a 1,000 pies y 3 millas (altura máxima y visibilidad); para un SIC si el manual del explotador prohíbe al SIC desempeñar un procedimiento de aproximación circular en operaciones bajo este RAD.

o) Aproximación con cero flaps.

Principalmente determinando las velocidades y la decisión de aterrizar si se aproxima con falla de algún motor.

P (IAI), PP (TSV), PJ (TSV), PS (USV).

P Aproximaciones Frustradas que incluyan lo siguiente:

1) Aproximación frustrada desde aproximación ILS.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

2) Otras aproximaciones frustradas.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

3) Aproximaciones frustradas que incluyen un procedimiento aprobado completo de aproximación frustrada.

B (IST), AT (TST), BU (USV).

4) Aproximaciones frustradas que incluyan falla de un motor.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

121.E.IV Aterrizajes y Aproximaciones de Aterrizajes:

a) Aterrizajes normales.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

b) Aterrizajes e idas de largo con el estabilizador horizontal descompensado.

P (IAI), PJ (TSV), PP (TSV), PS (UST).

c) Aterrizaje en secuencia desde una aproximación ILS por instrumentos.

B (IAI), AT (TAI), AT (TSV), BU (USV).

d) Aterrizajes con viento cruzado.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

e) Maniobra de aterrizaje con falla simulada de motor, como se indica a continuación:

1) Excepto como lo indica el sub-inciso (3) de este párrafo, en el caso de aviones de 3 motores, maniobrar el aterrizaje con un procedimiento aprobado que simule la pérdida de dos motores (motor central y externo).

P (IAI), PJ (TSV), P (TSV), PS (USV).

2) Excepto como se indica en el sub-inciso (3) de este párrafo, en el caso de otros aviones multimotores, maniobrar el aterrizaje con una

falla simulada del 50 por ciento de la potencia disponible de motores, con la pérdida de potencia simulada sobre un solo lado del avión.

P (IAI), PJ (TSV), PP (TSV), PS (USV).

3) A pesar de los requisitos de los sub-incisos (1) y (2) de este párrafo, los tripulantes de vuelo para satisfacer esos requisitos en un simulador visual deben también:

i) Tomar entrenamiento de vuelo con un motor inoperativo en el aterrizaje; y

ii) En el caso de calificación de un copiloto a piloto al mando y que no ha desempeñado anteriormente las maniobras de vuelo requeridas por este párrafo, cumplirá los requisitos de este párrafo pertinente en entrenamiento inicial para pilotos al mando.

4) En el caso de los tripulantes de vuelo a excepción del piloto al mando, realizarán la maniobra simulada con la pérdida de potencia del motor más crítico.

f) Aterrizaje en condiciones simuladas de procedimientos de aproximación circular (excepciones bajo III (n) de acuerdo a este requisito).

B (IAI), AT (TSV), BU (USV).

g) Aterrizajes abortados que incluyen un procedimiento de aproximación frustrado normal.

A objeto de esta maniobra el aterrizaje debería abortarse a aproximadamente a 50 pies y aproximadamente sobre el umbral de la pista de aterrizaje.

B (IAI), AT (TSV), BU (USV),

h) Aterrizaje Cero Flaps.

P (IAI), PP (TSV), PJ (TSV), PS (USV).

i) Reversión manual (si corresponde).

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

La instrucción en aterrizajes y aproximaciones al aterrizaje deben incluir los tipos y las condiciones indicadas en IV (A) hasta (i), pero más de un tipo podrán combinarse cuando sea conveniente.

La instrucción en uno de los aterrizajes mencionados debe realizarse de noche.

Para pilotos en transición, este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida según 121.434 de este Reglamento desempeñando un aterrizaje normal con un piloto instructor como piloto al mando ocupando una posición en los controles.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

Apéndice "F" - Chequeo o Comprobación de Proficiencia

Examen escrito.....PIC-SIC

Operaciones en tierra

Inspección pre-vuelo ..... PIC-SIC
Rodaje..... PIC-SIC
Prueba de motores ..... PIC-SIC

Despegues

Normal ..... PIC-SIC
Instrumental ..... PIC-SIC
Viento cruzado ..... PIC-SIC
Con falla de motor ..... PIC-SIC
Despegue abortado..... PIC-SIC

Procedimientos Instrumentales

Procedimientos de salida .....PIC-SIC
Procedimientos de arribo (llegada) ..... PIC-SIC
Circuitos de espera ..... PIC-SIC
Aproximaciones ILS normales ..... PIC-SIC
ILS con motor crítico inoperativo ..... PIC-SIC
ILS acoplado al piloto automático ..... PIC-SIC
Aproximación de no-precisión..... PIC-SIC
Segunda aproximación de no-precisión ..... PIC-SIC
Re-ataque de una aproximación ILS (mínimos)..... PIC-SIC
Segundo re-ataque ..... PIC
Aproximación en círculo..... PIC

Maniobras en Vuelo

Virajes escarpados ..... PIC
Características de vuelo específicas ..... PIC
Aproximación a pérdidas ..... PIC

Falla de motor ..... PIC
Aproximación con 2 motores inoperativos ..... PIC
(Aeronaves con 3 y 4 motores) ..... PIC
Aterrizaje normal ..... PIC
Aproximación ILS..... PIC
Aterrizaje con viento cruzado ..... PIC
Aterrizaje con motor inoperativo ..... PIC
Aterrizaje luego de circular ..... PIC

Procedimientos Normales y Anormales
Aterrizaje abortado ..... PIC
Aterrizaje con 2 motores inoperativos ..... PIC
(Aeronaves con 3 y 4 motores)
Otros Eventos ..... Al criterio del Inspector* 4

NOTAS:

"PIC-SIC" : El término PIC-SIC aplica al Piloto y Copiloto

* : Puede ser obviado bajo algunas condiciones.

1) Piloto y copiloto pueden acreditarse simultáneamente este evento.

2) Cuando el operador está autorizado a conducir aproximaciones en círculo de acuerdo con sus especificaciones de operación (esto no es requerido para copilotos si el manual de operaciones lo prohibe).

3) El chequeador está autorizado a evaluar cualquier asunto requerido para una licencia TLA.

4) El inspector está autorizado a evaluar cualquier evento requerido para una licencia TLA:

Ingeniero de Vuelo

Chequeo o comprobación de proficiencia

Procedimientos normales

1. *Exámenes escritos
2. *Pre-vuelo
3. *Pre vuelo interior
4. *Preparación de paneles
5. *Carga de combustible
6. *Procedimientos de arranque

7. *Procedimientos de rodaje y antes del despegue
8. *Despegue y ascenso
9. *Presurización
10. *Crucero y administración de combustible
11. *Descenso y ascenso
12. *Después del aterrizaje y parada
13. *Coordinación con la tripulación (CRM)
14. *Conciencia situacional, tráfico, monitoreo, etc.
15. *Cálculos de performance.
16. *Operación de antihielo y deshielo
17. *Operación de los sistemas normal y anormal

Procedimientos Anormales y de Emergencia

Evaluar procedimientos anormales y de emergencia como sean necesarios para apreciar el rendimiento, habilidades y conocimiento del tripulante.

1) *Planteamiento y Resolución de problemas;
2) *Conocimiento y manejo de las listas;
3) *Habilidad para ejecutar procedimientos;
4) *Coordinación con la tripulación (CRM).

Apéndice "G" - Radar y Sistema de Navegación Inercial – Requisitos para Evaluación, Instalación y Programación de Entrenamiento. Reservado.

Apéndice "H" - Simulador Avanzado. Reservado.

Apéndice "I" - Programa de Prueba de Drogas

Este Apéndice contiene las normas y requisitos que deben ser incluidos en un programa antidrogas requerido por este RAD:

1) Todo empleador deberá asegurarse que los programas de prueba de drogas en los RAD's 65, 121 y 135 cumplen con los requisitos de este Apéndice y los que serán publicados por la D.G.A.C.

2) Definiciones. Para el propósito de este Apéndice, se aplican las siguientes definiciones:

Accidente: Es un hecho asociado con la operación de una aeronave que tiene lugar entre el tiempo en que cualquier persona aborda la aeronave con la intención de volar hasta que todas las personas han sido desembarcadas, y en el cual alguna persona sufre la muerte o heridas serias, o en el cual la aeronave recibe un daño sustancial.

Tasa Anual: Para los propósitos de una prueba sin aviso a los empleados basada en una selección al azar, significa el porcentaje de la muestra de fluidos biológicos de los empleados que realizan una función considerada dentro de seguridad de las operaciones aéreas durante un año calendario.

El empleado: Es una persona que realiza ya sea, directamente o por contrato, funciones para un empleador, como se define más adelante. Sin embargo, esta previsto que un empleado que trabaja para un empleador quien tiene un certificado bajo el RAD 135 y 121, es considerado como un empleado para el titular del certificado para propósitos de este Apéndice.

Empleador: Es un titular de certificado bajo los RAD 121 y 135 o explotador como se lo define en el RAD 135.1 (c) de este Reglamento o en una facilidad de control del tránsito aéreo que no está operada por la DGAC. Sin embargo es previsto que un empleador puede usar a una persona quien no esta incluida bajo dicho programa de drogas del empleador para realizar funciones, si dicha persona esta sujeta a los requisitos de otro programa antidroga del empleador aprobado por la DGAC.

Realización: Es cuando un empleado es considerado que va a realizar una función o trabajo durante cualquier periodo en el cual el o ella se estén desempeñando realmente.

Droga prohibida: Es marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP), anfetaminas u otra droga considerada como tal, por las leyes dominicanas.

Rechazo a someterse: Es cuando un individuo se rehúsa a proporcionar una muestra de orina sin una explicación médica válida, después de habérsele requerido para el cumplimiento de lo acordado en este Apéndice o demuestra una conducta que claramente obstruye el proceso de prueba.

Profesional para prevención de uso y abuso de substancia (SAP): Es un médico o psicólogo clínico autorizado por la DGAC con conocimiento y experiencia clínica en la diagnosis y tratamiento de desordenes relacionados al uso y al abuso de drogas.

Resultado negativo del test de drogas: Es cuando el resultado de una muestra de orina recogida y aprobada bajo este Apéndice, ha sido verificada por un Médico Revisor Oficial (MRO), encontrándose negativo.

Resultado positivo del test de drogas: Es cuando el resultado de una muestra de orina recogida y aprobada bajo este Apéndice, ha sido verificada por un personal médico autorizado, encontrándose positiva.

3) Empleados que deben ser chequeados. Toda persona que realice funciones relacionadas con la seguridad directamente o por contrato para un empleador, debería ser chequeado bajo un programa antidroga aprobado por la DGAC y conducido de acuerdo con este Apéndice. Estos son:

a) Tripulación de vuelo;

b) Tripulantes de cabina;

c) Instructores de tierra y de vuelo;

d) Encargado de operaciones Despachador de vuelo (EOV);

e) Técnico de mantenimiento de aviación (TMA) con capacidad para poner aeronaves en servicio;

f) Chequeadores de vuelo;

g) Encargado de seguridad de aeronaves;

h) Controladores de tránsito aéreo.

4) Sustancias con las cuales se debe realizar una prueba. Todo empleador deberá someter a prueba todo empleado que realice funciones relacionadas con la seguridad, por la evidencia de existencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas para toda prueba requerida por este Apéndice. Como requisito de un programa de prueba de drogas establecido para propósitos de este RAD, los empleadores deben requerir una prueba de drogas en adición a aquellas especificadas en este RAD, solamente con la aprobación garantizada de la DGAC.

5) Tipos de chequeo de drogas. Todo empleador deberá conducir los siguientes tipos de pruebas de acuerdo con los procedimientos establecidos en este Apéndice:

a) Prueba de pre-empleo:

i) Si un individuo realiza funciones para un empleador, por primera vez, el empleador requerirá que el individuo se someta a prueba por el uso indebido de drogas;

ii) Un empleador puede requerir pruebas de pre-empleo de un individuo, si el siguiente criterio es establecido:

(a) El individuo previamente ha realizado funciones para el empleador;

(b) El empleador saca al individuo del programa de prueba, conducido bajo este Apéndice, por razones que no sea el resultado de prueba positivo verificado en una prueba de droga establecida por la DGAC, o ha rehusado someterse a dicha prueba; y

(c) El individuo volverá al desempeño de una función de seguridad sensitiva.

iii) Ningún empleador permitiría que un individuo que se ha requerido tomar una prueba de pre-empleo bajo el párrafo (a)(i) ó (a)(ii) de este Apéndice, pueda realizar una función, a menos que, el empleador haya recibido el resultado negativo de una prueba sobre drogas, verificada en relación al individuo.

iv) El empleador advertirá a todo individuo que aplica para desempeñar funciones que deberá someterse a una prueba de pre-empleo para determinar la presencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el sistema del individuo. El empleador proporcionará la misma notificación a todo individuo requerido por el empleador para tomar la prueba de pre-empleo bajo el (a)(ii) de este Apéndice.

b) Prueba periódica. Todo empleado que realice funciones para un empleador y que es requerido para hacer un examen médico bajo el RAD 67 de este Reglamento deberá presentarse a una prueba sobre drogas periódicamente. El empleado deberá presentarse a la prueba para ver la presencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas o un metabólico de esas drogas durante el primer

año calendario de implementación del programa antidroga para el empleado. Las pruebas serán conducidas en conjunción con la primera evaluación médica del empleado o de acuerdo con un método alternativo de recoger los especímenes de la prueba periódica detallada en un programa antidroga aprobado por el empleador. Un empleador puede descontinuar la prueba periódica de sus empleados, después del primer año calendario de implementación del programa antidroga del empleador, cuando el empleador haya implementado un programa de prueba sorpresiva basada en la selección de los empleados.

c) Prueba aleatoria. El empleador seleccionará aleatoriamente a los empleados para la prueba sorpresiva para verificar la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos, PCP y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el sistema del empleado, usando una tabla de números aleatorios o cualquier otro método estadístico alternativo aprobado por la DGAC:

i) Durante los primeros 12 meses que siguen a la implementación de la prueba sorpresiva basada en selección aleatoria presentada en este Apéndice, un empleador deberá cumplir con las siguientes condiciones:

(a) La prueba sorpresiva basada en la selección aleatoria del empleado, que será distribuida razonablemente a través del periodo de 12 meses;

(b) La última colecta de especímenes para la prueba aleatoria durante el año será conducida a una tasa anualizada igual a, pero no menos del 50% de los empleados que realizan una función sensitiva a la seguridad;

(c) El número total de pruebas sorpresivas basadas en la selección aleatoria durante los 12 meses deberá ser igual pero no menos que 25% de los empleados que realizan funciones de seguridad.

ii) Siguiendo los primeros 12 meses, un empleador logrará y mantendrá una tasa anualizada igual pero no menos que el 50% de los empleados que realizan funciones de seguridad.

d) Prueba post-accidente. Todo empleador deberá hacer pruebas a todo empleado que desempeña funciones de seguridad luego de haber sufrido un accidente en cuanto a la presencia

de marihuana, cocaína, opiáceos, PCP y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el organismo, si el desempeño del o los empleados pueden haber contribuido a un accidente o no puede ser completamente descontado como un factor contribuyente al accidente. El empleado debe ser chequeado tan pronto como sea posible pero no más de 32 horas después del accidente. La decisión de no administrar una prueba bajo esta sección, debe hacerse usando la mejor información disponible al tiempo de la determinación que demuestre, que el desempeño del empleado no habría contribuido al accidente. El empleado se someterá a una prueba post-accidente bajo esta sección.

e) Prueba basada en una causa razonable. El empleador realizará pruebas a todo empleado que realice funciones de seguridad y quien es razonablemente sospechoso de usar una droga prohibida. El empleador realizará el test al espécimen del empleado para determinar la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos, PCP y anfetaminas o un metabólico de dichas drogas u otras drogas prohibidas, solamente de acuerdo con este Apéndice. La decisión de hacer pruebas deberá estar basada en una base razonable y confiable de que el empleado está usando una droga prohibida sobre la base de indicadores de probable uso de la droga en cuanto a exámenes físicos recientes, de comportamiento o de desempeño.

f) Retorno al trabajo. Todo empleador deberá asegurarse que antes que un individuo retorne al trabajo para desempeñar funciones de seguridad, después de rehusar presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice. El individuo deberá tomar una prueba de droga. Ningún empleador permitirá que un individuo pueda desempeñar unas funciones de seguridad, a menos que el empleador haya recibido el resultado de una prueba sobre la droga verificada como negativa para dicha persona.

g) Seguimiento de la prueba:

i) Todo empleador deberá implementar un programa razonable de prueba sorpresiva de todo individuo que ha sido contratado para realizar o quien tiene que retornar al desempeño de funciones de seguridad después de rechazar, presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice;

ii) El número y la frecuencia de dicha prueba serán determinados por el médico revisor oficial del empleador (MRO). En el caso de cualquier individuo

evaluado bajo este Apéndice y determinado que está en la necesidad de ayuda en la resolución de problemas asociados con el uso ilegal de drogas, la prueba de seguimiento consistirá de por lo menos 6 pruebas en los primeros 12 meses siguientes al retorno del empleado a su trabajo.

iii) El empleador puede solicitar que el empleado tome la prueba sobre alcohol, en adición a la de las drogas, si el médico revisor oficial determina que la prueba del alcohol es necesaria para el empleado en particular. Cualquier tipo de prueba sobre el alcohol deberá ser conducido con aprobación de la DGAC.

iv) La prueba de seguimiento no deberá exceder a los 60 meses después de la fecha que el individuo empieza a realizar o regresa al desempeño de sus funciones de seguridad. El médico revisor oficial puede suspender el requisito para la prueba de seguimiento a cualquier momento después de las primeras 6 pruebas que han sido conducidas, si se determina que dicha prueba no es ya más necesaria.

6) Asuntos administrativos y otros:

a) Recolección, probación y registros de rehabilitación. Todo empleador mantendrá todos los registros relacionados al proceso de recolección, incluyendo todas las bitácoras (logbooks) y certificaciones, por dos años. Todo empleador mantendrá registro (récords) del empleado que por cuyos resultados de la prueba de drogas fue positivo, evaluaciones del profesional para abuso de sustancias y rehabilitación de los empleados por 5 años. El empleador mantendrá registro de los resultados negativos de la prueba por 12 meses. El empleador permitirá que la DGAC examine estos registros.

b) Inspecciones de laboratorio. El empleador contratará solamente un laboratorio que permita inspecciones preliminares por el empleador antes que el laboratorio proporcione un contrato de prueba e inspecciones sorpresivas, incluyendo el examen de cualquiera y de todos los registros, en cualquier momento por parte del empleador o la DGAC.

c) Requisitos del empleado para repetir el test de un espécimen dividido:

i) Antes de las 72 horas de haber recibido el aviso de un resultado de la prueba verificado como positivo, un empleado puede solicitar que se repita el

test para probar el segundo espécimen dividido obtenido durante la colección del espécimen primario, que resultó en la prueba confirmado como positivo.

ii) El espécimen dividido deberá ser probado de acuerdo con procedimientos de la Autoridad de Aviación Civil.

iii) El Médico Revisor Oficial (MRO) no demorará en la verificación del resultado de la prueba primaria, posterior a una solicitud para una prueba del espécimen dividido, a menos que dicha demora se base en las razones diferentes que la dependencia del resultado de la prueba del espécimen dividido. Si el resultado de la prueba primaria es verificado como positivo, las acciones requeridas bajo esta regla (por ejemplo, la notificación a la Autoridad Médica de Aplicación el retiro de la posición sensitiva a la seguridad), no son establecidas durante el período solicitado de 72 horas o pendiente de recibir el resultado de la prueba del espécimen dividido.

d) Liberación de la información de la prueba de droga. Un empleador liberará información con relación a los resultados de la prueba de droga del empleado, evaluación o rehabilitación a una tercera parte, en acuerdo con el consentimiento escrito específico del empleado autorizando la liberación de la información a una persona identificada, a la DGAC como parte de una investigación del accidente después de una solicitud escrita u orden, o como lo requerido por este Apéndice. Excepto lo requerido por ley o por este Apéndice, ningún empleador puede liberar información sobre el empleado.

e) Negación para presentarse a la prueba:

i) El empleador notificará a la DGAC dentro de los 5 días laborales, de cualquier empleado quién tiene un certificado emitido bajo los RAD 61, 63 ó 65 de este Reglamento, quien hubiere rehusado presentarse a una prueba de droga que se requiere según este Apéndice. La notificación deberá ser enviada a la DGAC.

ii) Los empleadores no requieren notificar a la oficina indicada anteriormente de rechazos para presentarse el pre-empleo o retorno al trabajo.

f) Descalificación permanente del servicio.

Un empleado que tiene resultados del test de la droga verificados como positivos, en dos pruebas de la droga requeridas por este Apéndice, es permanentemente excluido de trabajar para un empleador en las funciones de la seguridad que el empleado realiza previo a la segunda prueba de drogas.

7) Médico revisor oficial (MRO)/profesional para la prevención de uso y abuso de sustancias (SAP).

El empleador designará o nombrará un médico revisor (MRO) quien deberá estar calificado y realizará las funciones establecidas en este Apéndice. Si el empleador no tiene un individuo calificado en su personal para servir como MRO, el empleador puede contratar para la provisión de los servicios MRO, como parte de su programa de prueba de drogas.

a) Deberes del médico revisor oficial (MRO) y del profesional para uso y abuso (SAP). En adición a las funciones delineadas en el MRO, realizará las tareas enumeradas más adelante:

i) Durante la entrevista del MRO con un empleado o aplicante quien haya tenido un resultado de la prueba de droga positivamente confirmado, el MRO averiguará y el individuo debe dar a conocer, si tiene un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento o, si un aplicante sería requerido para tener dicho certificado con el propósito de realizar las tareas de la posición a la cual está aplicando.

ii) El MRO deberá procesar las solicitudes del empleado para la prueba de especímenes separados de acuerdo con el párrafo (c) de este Apéndice.

iii) El MRO deberá asesorar a cada empleado quien recibe un resultado positivo verificado de la prueba de drogas ó que rechace presentarse a una prueba de droga requerida bajo este Apéndice, de los recursos disponibles del empleado en cuanto a la evaluación y resolución de problemas asociado con el uso ilegal de las drogas, incluyendo los nombres, direcciones, y números telefónicos de los profesionales para el abuso de sustancias (SAP) y programas de asesoramiento y tratamiento.

iv) El MRO asegurará que cada empleado quien reciba un resultado positivo de la prueba de droga o que se niegue a presentarse a una prueba de droga requerida bajo este Apéndice, será evaluado por un SAP para determinar si el empleado está en la necesidad de ayuda para resolver los problemas asociados con el

uso ilegal de las drogas. El MRO puede realizar esta evaluación si el MRO es calificado como un SAP.

v) Previo a la recomendación de que un empleado vuelva a desempeñar funciones, después de que el empleado haya recibido un resultado positivo verificado de la prueba de drogas o rechazado para presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice, el MRO deberá:

a) Asegurar que un empleado que retorne a desempeñar funciones se haya realizado un test de drogas cuyos resultados sean negativos, conducido de acuerdo a la sección V, párrafo F, de este Apéndice;

b) Asegurar que cada empleado haya sido evaluado de acuerdo con la sección VII, párrafo A.4 de este Apéndice; y

c) Asegurar que el empleado demuestre cumplimiento con cualquier programa de rehabilitación recomendado siguiendo la evaluación requerida bajo la sección VII, párrafo A.4 de este Apéndice.

vi) Previo a la recomendación para que un individuo sea contratado para realizar una función después de que tal individuo haya recibido un resultado de prueba de drogas positivo verificado en una prueba de pre-empleo o haya rechazado presentarse a una prueba de droga de pre-empleo requerida por este Apéndice, el Médico Revisor Oficial deberá:

a) Asegurar que un individuo haya recibido un resultado de la prueba de la droga negativo verificado en un subsiguiente test de pre-empleo conducido bajo la sección V, párrafo A, de este Apéndice;

b) Evaluar al individuo (si el MRO está calificado para ser un SAP o haya sido el individuo evaluado por un SAP), por uso o abuso de drogas; y

c) Asegurar que el individuo haya cumplido con los requisitos de cualquier programa de rehabilitación en el cual el individuo participó siguiente al resultado de la prueba de droga de pre-empleo verificado

positivamente o el rechazo para presentarse a una prueba de pre-empleo.

vii) El MRO no recomendará que una persona quien no satisfaga los requisitos en el párrafo 7 (a)(i) o (a)(ii) de este Apéndice sea contratada para trabajar o retornar al trabajo y desempeñar funciones sensitivas de seguridad.

b) Determinaciones del MRO, en el caso de unempleado o aplicante que tenga un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento o quien podría requerir tener tal certificado con el objeto de realizar algunas funciones para un empleador, el MRO deberá tomar las siguientes acciones después de verificar un resultado positivo en la prueba de drogas:

i) El MRO, hará una determinación de probable dependencia o no-dependencia de la droga en caso de resultados positivos como se especifica en el RAD 67 de este Reglamento dentro los 10 días de trabajo para verificar el resultado de la prueba. Si el MRO es incapaz de hacer tal determinación, lo establecerá así en los registros del individuo.

ii) Si el MRO determina que un individuo es no dependiente, el MRO puede recomendar que el individuo vuelva a su trabajo o sea contratado para realizar las funciones sujetas a los requisitos de la sección VII, párrafo A.S de este Apéndice. Si el MRO hace una determinación de dependencia probable de la droga o no puede hacer una determinación de dependencias, el MRO no recomendará que el individuo retorne el trabajo a menos que y hasta que dicho individuo haya sido encontrado no dependiente o haya recibido un certificado médico especial emitido por el Depto. de Medicina Aeronáutica de la DGAC.

iii) Después de hacer las determinaciones en 7 párrafo (b)(i) de este Apéndice, el MRO debe indicar los nombres de tales individuos, identificando la información, las determinaciones concernientes a la dependencia, la evaluación del SAP (si es disponible), recomendación de retorno al trabajo, cualquier información de apoyo médico, deberá notificar a la Autoridad Médica de Aplicación con 12 días laborables, después de verificar el resultado positivo de la prueba de drogas para tales individuos.

iv) Todos los informes requeridos bajo esta sección deben ser enviados a la DGAC.

c) Reglamentos del MRO. Todo MRO mantendrá registros concernientes a la prueba de la droga realizados bajo esta regla de acuerdo con las siguientes provisiones:

i) Todo los registros deben mantenerse reservadamente y deberán ser dados a conocer solamente de acuerdo con las provisiones de este Apéndice.

ii) Los registros concernientes a la prueba de drogas confirmada positivamente por el laboratorio deberán ser mantenidos durante 5 años. Dichos registros incluyen copias del MRO de custodia y formas de control, entrevistas médicas, documentación de base para verificar como negativos los resultados de la prueba confirmados como positivos por el laboratorio, cualquier otra documentación concerniente al proceso de verificación del MRO, y copias de las determinaciones de dependencia donde sean aplicables.

iii) Los registros de resultados de pruebas negativas confirmadas, se mantendrán por 12 meses.

iv) Todos los registros que se mantengan en base a esta regla para cada MRO están sujetos el examen de la DGAC.

v) Si el empleador cambia de MRO por cualquier razón, el empleador asegurará que el anterior MRO remita todos los registros mantenidos para el cumplimiento de esta regla al nuevo MRO, dentro de los 10 días de trabajo de recibido el aviso por parte del empleador del nuevo MRO, indicando nombre y dirección.

vi) Todo empleador obteniendo servicios del MRO por contrato, incluyendo un contrato a través de un consorcio, asegurara que el contrato incluye una previsión para mantener los registros que son consistentes con este párrafo, incluyendo los requisitos para transferir los registros a un nuevo MRO.

d) Evaluaciones y referimientos. Todo empleador asegurará que un SAP, incluyendo un MRO, (si es calificado como un profesional en abuso de sustancias), quien determine que un empleado cubierto requiere la ayuda para resolver los problemas asociados con el uso ilegal de las drogas, que no refiera al empleado a la práctica privada del abuso profesional de las sustancias, o a una persona u organización de la cual el profesional para abuso de sustancias reciba

remuneración, ó en los cuales el profesional para abuso de las sustancias tenga un interés financiero. Este párrafo no prohíbe a un SAP de las sustancias referir a un empleado para proporcionarle ayuda a través de:

i) Una agencia pública, tal como, el Estado o Municipalidad;

ii) Un empleador o una persona bajo contrato que proporcionen tratamiento para los problemas de drogas en beneficio del empleador;

iii) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado bajo el programa de seguro de salud del empleado; o

iv) La única fuente de tratamiento apropiado terapéutico razonablemente accesible al empleado.

8) Programa de Asistencia al Empleado (PAE).

El empleador proporcionará un programa de asistencia para los empleados. El empleador puede establecer dicho programa como parte de los servicios personales internos o el empleador puede contratar a una entidad que proporcionará estos servicios PAE a un empleado. Todo programa PAE deberá
incluir educación y entrenamiento en uso de drogas para los empleados y entrenamiento para los supervisores que hacen determinaciones para la prueba de los empleados basada en una causa razonable.

a) Programa educacional PAE. Todo programa de educación PAE deberá incluir por lo menos los siguientes elementos: Reproducción y distribución de material informativo; distribución de un número de teléfono directo de servicio a la comunidad para ayuda al empleado; y reproducción y distribución de la política del empleador en referencia al uso de drogas en el lugar de trabajo. La política del empleador deberá incluir información relacionada con las consecuencias bajo la regla del uso de drogas, mientras se realizan funciones relacionadas a la seguridad, recibiendo un resultado de la prueba de drogas verificado como positivo, o rechazando presentarse a una prueba de drogas requerido bajo la regla.

b) Programa de entrenamiento PAE. Todo empleador implementará un programa razonable de entrenamiento inicial para empleados. El programa de entrenamiento del

empleado deberá incluir por lo menos los siguientes elementos: los efectos y consecuencias del uso de la droga sobre la "Salud personal, seguridad y ambiente de trabajo; las manifestaciones y modos de comportamiento que pueda indicar el uso y abuso de las drogas; y la documentación de entrenamiento dado a los empleados y el personal supervisor del empleador". El personal supervisor del empleador será quién determinará cuando un empleado debe someterse a la prueba basada en una causa razonable, recibirá el entrenamiento sobre indicadores específicos, físicos contemporáneos, de comportamiento y de desempeño del uso probable de drogas, en entrenamiento especificado anteriormente. El empleador identificará al empleado en el entrenamiento PAE en el plan de prueba de drogas del empleador remitido a la DGAC para su aprobación.

9) Plan para un programa antidroga del empleador:

a) Programa para sometimiento de planes y su implementación:

i) Todo empleador deberá presentar un plan programa antidroga a la DGAC;

ii) a) Cualquier persona RAD que aplique por un certificado bajo las provisiones de la RAD 121 ó 135 de este Reglamento, deberá presentar un programa antidroga a la DGAC para su aprobación y deberá obtener dicha aprobación previa el comienzo de las operaciones bajo el certificado. El programa será implementado no más tarde que la fecha de inicio de las operaciones. Los empleados contratados para un nuevo titular de certificado deben sujetarse a un programa antidroga aprobado por la DGAC dentro de los 60 días de implementación del programa del empleador.

b) Cualquier persona que fuere a empezar operaciones de transportes aéreo, con 60 días previos a la iniciación propuesta de dichas operaciones, deberá presentar un plan de programa antidroga para aprobación de la DGAC. Ningún explotador puede comenzar vuelos previo a recibir la aprobación; el programa sería implementado y actualizado con la iniciación de las operaciones. Los empleados contratados por un nuevo explotador deberán sujetarse al programa aprobado por la DGAC dentro los 60 días de la implementación del programa del empleador.

c) Las operaciones de control de tránsito aéreo se encuentran bajo la dependencia absoluta de la DGAC por

consiguiente corresponderá a ésta la implementación de un programa antidrogas para los empleados del control de tránsito aéreo.

iii) De acuerdo con este Apéndice, una entidad o individuo que tenga un certificado emitido por la DGAC con relación al RAD 145 de este Reglamento y empleando a individuos quienes desempeñan funciones con relación a un contrato primario o directo con un empleador o un explotador, deberá presentar un plan de programa antidroga (especificando los procedimientos para cumplir con este Apéndice) a la DGAC para su aprobación. Todo taller de mantenimiento certificado implementará su programa antidroga aprobado de acuerdo con sus términos.

iv) Toda entidad o individuo cuyos empleados realizan funciones sensitivas de seguridad basándose en un contrato con un empleador (como se define en la sección 2 de este Apéndice), y cualquier consorcio debe presentar un plan de programa antidroga a la DGAC para la aprobación en la forma y manera prescrita:

(a) El plan especificará los procedimientos que serán utilizados para cumplir con los requisitos de este Apéndice.

(b) Todo programa del consorcio deberá proporcionar información de cambios con relación a los miembros del consorcio con la aprobación de la DGAC dentro de los 10 días laborables de dichos cambios.

(c) Todo contratista o consorcio implementará su programa antidroga de acuerdo con los términos de su plan aprobado.

v) Todo empleador o compañía contratista que haya presentado un plan antidroga directamente a la DGAC, asegurará que el mismo está continuamente cubierto por un programa antidroga aprobado por la DGAC y obtendrá la aprobación apropiada de la DGAC previa a los cambios de programa (por ejemplo, uniéndose a un programa de otro consorcio o transfiriendo a otro consorcio).

a) Un plan antidroga del empleador especificará los métodos por los cuales el empleador cumplirá con los

requisitos de prueba de este Apéndice. El plan proporcionará el nombre y la dirección del laboratorio que haya sido seleccionado por el empleador para el análisis de los especímenes recolectados durante el programa de prueba antidroga del empleador.

b) Un plan antidroga del empleador, especificará los procedimientos y el personal que el empleador utilizará para asegurar que una determinación este hecha en cuanto a la veracidad de los resultados de la prueba y las explicaciones legítimas posibles para un empleado recibiendo un resultado de la prueba de drogas, verificado como positivo.

c) El empleador considerará su programa antidroga a ser aprobado por la DGAC, a menos que se notifique lo contrario por la DGAC, dentro los 60 días después de la presentación del plan.

10) Informes de los resultados del programa antidroga.

a) Los informes anuales de los resultados del programa antidroga que serán presentados a la DGAC en la forma y manera prescrita por la DGAC, a más tardar el 15 de marzo, conteniendo el informe del previo año calendario (enero 1 hasta diciembre 31) de acuerdo con las provisiones posteriores:

i) Todo titular del certificado operando el RAD 121 presentará un informe anual del programa antidroga.

ii) Toda entidad que conduzca un programa antidroga bajo un plan antidroga aprobado por la DGAC, distinto que el de un titular del certificado bajo el RAD 121, que tenga 50 ó más empleados realizando funciones, en el 1° de enero de cualquier año calendario presentará un informe anual a la DGAC para dicho año calendario.

iii) La DGAC se reserva el derecho de requerir que los empleadores de aviación que no necesitan someter reportes anuales, que presenten dichos informes a la DGAC. Los empleadores que sean requeridos para presentar informes anuales bajo esta provisión serán notificados por escrito por la DGAC.

b) Todo informe será presentado en la forma y manera prescritas por la DGAC, ninguna otra forma es aceptable para su presentación a la DGAC.

c) Todo informe deberá ser firmado por el administrador del programa antidroga del empleador u otro representante designado.

d) Todo informe con los resultados de la prueba de drogas verificado como positivo incluirá todos los elementos informativos siguientes:

i) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleados.

ii) Número de empleados cubiertos afectados por la regla antidroga de otro explotador identificados y presentados por número y categoría de empleado.

iii) Número de especímenes recolectados por tipo de prueba y categoría de empleado.

iv) Número de resultados de la prueba de droga positivas verificados por un médico revisor oficial (MRO) por tipo de prueba, tipo de droga y categoría de empleado.

v) Número de los resultados de la prueba de drogas negativa reportado por un MRO por tipo de prueba y categoría de empleado.

vi) Número de personas rechazadas a una posición de seguridad sensitiva basado en un resultado de prueba de drogas de pre-empleo verificado como positivo y presentado por un MRO.

vii) Acción tomada siguiendo un resultado de la prueba de drogas verificado como positivo, según el tipo de acción.

viii) Número de empleados que retornen al trabajo durante el período reportado después de haber recibido un resultado de la prueba de drogas verificado positivamente ó rechazo a presentar una prueba de drogas requerida bajo esta regulación.

ix) Número de empleados por categoría de empleado con pruebas positivas verificadas para drogas múltiples por un MRO.

x) Número de empleados que rehúsan presentarse a una prueba de drogas y la acción tomada en respuesta a sus rechazos.

xi) Número de empleados cubiertos que han recibido entrenamiento inicial requerido.

xii) Número de personal supervisor que haya recibido entrenamiento inicial requerido.

xiii) Número de supervisores que hayan recibido entrenamiento recurrente requerido.

e) Todo informe con solamente resultados de prueba negativas incluirá todos los elementos de información siguientes: Este informe puede solamente ser presentado por los empleadores sin resultados de la prueba de droga verificado como positivo durante el año reportado:

i) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado.

ii) Número de empleados cubiertos afectados por la regla antidroga de otro explotador identificado, reportado por número y categoría de empleado.

iii) Número de especímenes recolectados por tipo de prueba y categoría de empleado.

iv) Número de pruebas negativas reportadas por un MRO por tipo de prueba y categoría de empleado.

v) Número de empleados que rehúsan someterse a una prueba de la droga y a la acción tomada en respuesta al rechazo.

vi) Número de empleados que vuelven al trabajo durante el período reportado después de haber recibido un resultado de la prueba de la droga verificado como positivo o rechazo a presentarse a una prueba de droga requerida bajo esta regulación.

vii) Número de empleados cubiertos que hayan recibido entrenamiento inicial requerido.

viii) Número de personal supervisor que haya recibido entrenamiento inicial requerido.

ix) Número de supervisores que hayan recibido entrenamiento recurrente requerido.

f) Un consorcio aprobado por la DGAC puede preparar informes a nombre de empleadores de aviación para propósito del cumplimiento con este requisito de reporte. Sin embargo, el empleador de la compañía de aviación firmará y someterá tal informe y permanecerá responsable para asegurar la exactitud y lo oportuno de todo informe preparado a su nombre por un consorcio.

11) Prioridad.

a) Cualquier autoridad reconocida por el Estado o por las leyes dominicanas puede realizar pruebas de drogas al personal que realiza funciones sensitivas a la seguridad, con relación a lo previsto en los RAD 65, 121 y 135 de este Reglamento.

b) Los RAD 65, 121 y 135 no prevalecen sobre lo previsto en las leyes penales de la República Dominicana donde se imponen sanciones a la conducta imprudente o temeraria que conduce a la pérdida de vidas, causa de heridas o daños a la propiedad aplicado específicamente a empleados de aviación civil.

12) Empleados localizados fuera del territorio de la República Dominicana.

a) Ningún individuo se someterá a una prueba de la droga requerida bajo las provisiones de este Apéndice mientras esté localizado fuera de la República Dominicana:

i) Todo empleado quien es asignado a realizar funciones de sensibilidad a la seguridad solamente fuera de la República Dominicana será sacado del programa de prueba aleatoria en el comienzo de dicha tarea.

ii) Todo empleado cubierto que es retirado del programa de prueba aleatoria bajo este párrafo (a) deberá retornar el programa de prueba aleatoria, cuando el empleado reasuma el desempeño de las funciones relacionadas con la seguridad total ó parcialmente dentro del territorio de República Dominicana.

b) Las provisiones de este Apéndice no se aplicarán a ninguna persona quien realice una función indicada en la sección 3 de

este Apéndice por contrato con un empleador fuera del territorio de República Dominicana.

Apéndice "J" - Programa Preventivo de Abuso del Alcohol

Este Apéndice contiene las normas y componentes que deben ser incluidos en un programa preventivo de abuso del alcohol que es requerido por este Reglamento.

I General.

a) **Propósito:** El propósito de este Apéndice es establecer programas designados para ayudar a prevenir accidentes y lesiones resultantes del mal uso del alcohol por los empleados que realizan funciones de responsabilidad inherentes a la seguridad en la aviación.

b) **Procedimientos de prueba sobre el alcohol:** Todo empleador asegurará que toda la prueba de alcohol conduce al cumplimiento de este Apéndice con los procedimientos establecidos. Las provisiones que se refiere a la prueba de alcohol son aplicables a los empleadores mediante este Apéndice.

c) **Definiciones:**

Accidente: Es un hecho ocurrido a una aeronave entre el momento que cualquier persona aborda la misma con la intención de volar y el tiempo que dicha persona ha utilizado en desembarcar y en el cual alguna persona sufre de muerte o heridas serias o en el cual la aeronave recibe daño sustancial.

DGAC: Es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) o su representante designado.

Alcohol: Es el agente intoxicante en bebidas de alcohol, alcohol etílico, u otros alcoholes de peso molecular menores, incluyendo metil alcohol o isopropil alcohol.

Concentración de alcohol: El alcohol en un volumen de respiración expresado en términos de gramos de alcohol por 210 litros de respiración como se indica en una prueba evidente de respiración bajo este Apéndice.

Uso del alcohol: Es el consumo de cualquier bebida, mezcla o preparación, incluyendo cualquier medicamento, conteniendo alcohol.

Prueba de confirmación: Es un segundo test, siguiendo un test de alcohol con un resultado 0.02, ó mayor, que proporciona datos cuantitativos de la concentración de alcohol.

Consorcio: Es una entidad, incluyendo un grupo o asociación de empleadores o contratistas, que proporcionan la prueba de alcohol requerida por este Apéndice y que actúa en beneficio de dichos empleadores o contratistas, que han presentado un programa de prevención del mal uso del alcohol de la DGAC de acuerdo con este Apéndice.

Compañía contratista: Es una compañía que tiene empleados quienes realizan funciones por contrato con un empleador.

Empleado cubierto: Es una persona quien realiza ya sea directamente por contrato, funciones enumeradas en la sección II de este Apéndice para un empleador (como se define más adelante). Para propósitos de la prueba de preempleo solamente, el termino "Empleado cubierto", incluye una persona con dichas funciones.

Empleador: Es un titular del certificado bajo el RAD 121, un titular del certificado del RAD 135 (una facilidad del control de tránsito aéreo que no esté en operación por la DGAC o bajo contrato).

Realización (función sensitiva a la seguridad): Cuando un empleado es considerado para realizar funciones durante cualquier período en el cual se desempeña, está listo para desempeñarse o inmediatamente disponible para desempeñar dichas funciones.

Rechazo a la presentación: (A una prueba de alcohol) cuando un empleado cubierto se niega a proporcionar la respiración adecuada para la prueba sin una explicación médica válida después que el o ella han recibido la notificación del requerimiento a ser probado de acuerdo con este Apéndice o exhibir una conducta que claramente impide los impedimentos el proceso de prueba.

Función sensitiva de seguridad: Es una función enumerada en la sección II de este Apéndice.

Prueba de alcohol: Es un procedimiento analítico para determinar si un empleado cubierto puede tener una concentración prohibida de alcohol en su sistema.

Profesional para el abuso de sustancias (SAP): Es un médico autorizado por la DGAC o un psicólogo certificado, con conocimiento y experiencia clínica en el diagnóstico y tratamiento de desórdenes relacionados con el alcohol.

Tasa de violación: Es el número de empleados cubiertos (definidos bajo la sección IV de este Apéndice) encontrados durante pruebas aleatorias dadas bajo este Apéndice que tiene una concentración alcohólica de 0.04% o mayor, más el número de empleados que rehúsan una prueba aleatoria requerida por este Apéndice, dividido por el número total de empleados registrados en la industria dando pruebas aleatorias de alcohol bajo este Apéndice, más el número de empleados total registrado en la industria que rehúsa una prueba aleatoria requerida por este Apéndice.

d) **De leyes locales y del estado:**

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2, estas regulaciones se cumplen de acuerdo a las leyes del Estado o ley local, regla u ordenanza siempre y cuando que:

(a) Cumplan con los requisitos estatales o locales; o

(b) Dichas leyes del Estado no sean un obstáculo para el cumplimiento y ejecución de cualquier requisito en este Apéndice.

2) Los requerimientos del mal uso del alcohol de este RAD no deben ser elaborados para anteponerse a lo previsto en el código penal de la República Dominicana, que impone sanciones por conducta imprudente que conduzca a la pérdida real de vida, lesiones o daño a la propiedad, aplicadas específicamente al transporte de empleados o empleadores y el público en general.

e) **Otros requisitos impuestos por los empleadores:**

Excepto lo expresamente previsto en estos requisitos del mal uso del alcohol, nada en estos requisitos se puede considerar que afecte la autoridad de los empleadores, o los derechos de los empleados, con respecto el uso o consumo de alcohol, incluyendo cualquier autoridad y derechos con respecto a la prueba de alcohol y rehabilitación.

f) **Requisito para dar aviso:**

Antes de realizar una prueba de alcohol bajo este Apéndice, todo empleador notificará a un empleado cubierto que la prueba de alcohol es requerida por este Apéndice. Ningún empleador representará falsamente que una prueba es administrada bajo este Apéndice.

II Empleados cubiertos:

Todo empleado que realice una función enumerada en esta sección directamente o por contrato para un empleador, como se define en este Apéndice, deberá estar sujeto a la prueba del alcohol bajo un programa de prevención del mal uso del alcohol aprobado por la DGAC e implementado de acuerdo con este Apéndice. Las funciones cubiertas sensibles a la seguridad son:

1) Tripulación de vuelo;

2) Asistentes de vuelo;

3) Instructores en tierra y de vuelo;

4) Despachador de la aeronave;

5) Servicio de mantenimiento preventivo de la aeronave;

6) Chequeadores de vuelo;

7) Seguridad de aeronaves;

8) Controladores de tránsito aéreo;

III Pruebas requeridas:

a) **Pre-empleo:**

1) Previo a la primera vez que un empleado cubierto realice funciones para un empleador, el empleado deberá tomar pruebas para el alcohol. Ningún empleador permitirá que un empleado cubierto realice funciones, a menos que el empleado haya reservado una prueba del alcohol con un resultado indicando una concentración de alcohol menor de 0.04%. Si la prueba de pre-empleo resultante bajo este párrafo indica una concentración alcohólica de 0.02% o mayor pero menos que 0.04%, las previsiones del párrafo (f) de la sección "V" de este Apéndice se aplican.

2) Un empleador no requiere administrar una prueba de alcohol como lo requerido por este párrafo si:

(a) El empleado ha realizado una prueba de alcohol requerida por este Apéndice dentro los 6 meses previos, con un resultado indicando una concentración de alcohol menor que el 0.04%; y

(b) El empleador asegura que ningún empleador previo del empleado cubierto, tiene conocimiento sobre registros de una violación a los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento o la regla del mal uso del alcohol de otra agencia DOT, dentro los 6 meses previos.

b) **Post-accidente:**

1) Tan pronto como sea practicable después de un accidente, todo empleador debe realizar pruebas a todo empleado cubierto sobreviviente para el alcohol si el desempeño de las funciones del empleado ha contribuido al accidente o no puede ser completamente descartado como un factor que haya contribuido al accidente. La decisión de no administrar una prueba bajo esta sección estará basada en la determinación del empleador, usando la mayor información disponible en el momento de la determinación, que el desempeño del empleado cubierto no podría haber contribuido al accidente.

2) Si la prueba requerida por esta sección no es administrada dentro las dos horas siguientes al accidente, el empleador preparará y mantendrá en archivo un registro que establezca las razones por las cuales la prueba no haya sido prontamente suministrada. Si una prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las 8 horas siguientes del accidente, el empleador cesará en los intentos para suministrar una prueba de alcohol y mantendrá el mismo registro. Los registros deben ser presentados a la DGAC a solicitud de la misma o a quien designe.

3) Un empleado cubierto que está sujeto a la prueba de post accidente permanecerá disponible para dicha prueba o puede ser considerado por el empleador como que se ha rehusado a presentarse a la prueba. Nada en esta sección estará establecido para requerir la demora de la atención médica necesaria para la gente herida después de un accidente o para prohibir que una persona cubierta abandone el lugar del accidente por el período necesario para obtener asistencia en respuesta al accidente o para obtener la atención médica necesaria de emergencia.

c) **Prueba aleatoria:**

1) Excepto lo previsto en los párrafos (2)(4) de esta sección, el porcentaje mínimo para la prueba de alcohol aleatorio será del 25% de los empleados cubiertos.

2) La decisión de la DGAC para incrementar o disminuir el porcentaje anual mínimo para la prueba aleatoria del alcohol está basada en la tasa de violación de toda la industria, la información utilizada para esta determinación es extraída de los informes sobre alcohol requeridos por este Apéndice. En orden de asegurar la confiabilidad de la información, la DGAC considera la calidad y la completación de la información registrada, pudiendo obtener información adicional o informes de los empleadores y pueden hacerse modificaciones apropiadas calculando la tasa de violación de las industrias. Todo año, la DGAC notificará a los empleadores el porcentaje anual mínimo para la prueba aleatoria del alcohol de los empleados cubiertos. La nueva tasa porcentual mínima para la prueba aleatoria del alcohol será aplicable comenzando el 01 de enero del año calendario siguiente a la notificación.

3) (a) Cuando el mínimo de la tasa de porcentaje anual para la prueba aleatoria del alcohol es de 25% ó más, la DGAC puede disminuir esta tasa al 10% de todos los empleados cubiertos, si la DGAC determina que los datos recibidos bajo los requisitos registrados de este Apéndice para dos años calendarios consecutivos indican que la tasa de violación es menor que 0.05%.

(b) Cuando el mínimo de la tasa porcentual anual de la prueba aleatoria de alcohol es el 50%, la DGAC puede disminuir esta tasa al 25% de todos los empleados cubiertos, si la DGAC determina que la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para dos años calendarios consecutivos indican que la tasa de violación es menor del 1%, pero igual o mayor que el 0.5%.

4) (a) Cuando la tasa porcentual anual mínima para la prueba de alcohol es del 10% y la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para todo el año calendario indica que la tasa de violación es igual o mayor que el 0.5% pero menor que el 1%, la DGAC aumentará el mínimo de la tasa porcentual anual para la prueba aleatoria del alcohol al 25% de todos los empleados cubiertos.

(b) Cuando la tasa anual porcentual mínima para la prueba aleatoria del alcohol es del 25% ó menos y la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para dicho año calendario indican que la tasa de violación es igual a, o mayor que el 1%, la DGAC aumentará la tasa anual porcentual mínima para la prueba aleatoria de alcohol al 50% de todos los empleados cubiertos.

5) La selección de empleados para la prueba aleatoria del alcohol debe ser hecha por un método científicamente válido, tal como una tabla de números aleatorios o un número generador aleatorio basado en el computador que se iguale con el número de identificación de pagos u otro número de identificación comparable. Bajo la selección del proceso utilizado, todo empleado cubierto tendrá una oportunidad igual de ser probado cada vez que se hagan las selecciones.

6) El empleador seleccionará aleatoriamente un número suficiente de empleados cubiertos, para la prueba durante todo año calendario igual a una tasa anual no menor que el mínimo de la tasa porcentual anual para la prueba de alcohol aleatoria, determinada por la DGAC. Si el empleador conduce pruebas aleatorias a través de un consorcio, el número de empleados a ser chequeados puede ser calculado para todo empleador individual o puede basarse en el número total de empleados cubiertos quienes están sujetos a la prueba aleatoria de alcohol en el mismo mínimo de la tasa anual porcentual bajo este Apéndice o cualquier regla sobre la prueba de alcohol de la DGAC.

7) Todo empleador se asegurará que las pruebas aleatorias del alcohol conducidas bajo este Apéndice no son anunciadas y que las fechas para administrar las pruebas aleatorias están esparcidas razonablemente a través del año calendario.

8) Todo empleador requerirá que todo empleado cubierto que sea notificado en la selección para pruebas aleatorias proceda a realizar la prueba inmediatamente; previsto, sin embargo, que si el empleado está realizando funciones en el momento de la notificación, el empleador asegurará que el empleado cese en desempeñar funciones y proceda a realizar la prueba tan pronto como sea posible.

9) Un empleado cubierto solamente será aleatoriamente probado, mientras el empleado esté realizando funciones sensibles a la seguridad, justamente antes de que el empleado realice funciones o justamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

10) Determinado empleado cubierto, esta sujeto a la prueba aleatoria de alcohol bajo las reglas de prueba de alcohol de la DGAC, el empleado estará sujeto a la prueba aleatoria del alcohol en una tasa porcentual establecida para el año calendario de la DGAC reguladora del 50% de las funciones del empleado:

i) Si un empleado es requerido a conducir pruebas aleatorias del alcohol bajo las reglas de la prueba del alcohol de la DGAC, el empleador puede:

(a) Establecer equipos separados para selección aleatoria, con todo equipo conteniendo los empleados cubiertos, quienes estén sujetos a la prueba a la misma tasa requerida; o

(b) Aleatoriamente seleccionar dichos empleados para la prueba a las tasas porcentuales más altas establecidas para el año calendario por cualquier agencia a la cual el empleador esté sujeto.

d) **Prueba de sospecha razonable:**

1) Un empleador requerirá que un empleado cubierto presente una prueba de alcohol, cuando el empleador tenga la sospecha razonable de creer que el empleado ha violado las prohibiciones del mal uso del alcohol en el RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento.

2) La determinación del empleador de que exista sospecha razonable para requerir que el empleado cubierto tome una prueba de alcohol, se basará en observaciones específicas actuales concernientes a la aparición, comportamiento, palabras u olores del cuerpo del empleado. Las observaciones requeridas serán hechas por un supervisor quien esté entrenado en detectar los síntomas del mal uso del alcohol. El supervisor que haga la determinación que existe la sospecha razonable, no conducirá la prueba de la respiración alcohólica para dicho empleado.

3) La prueba del alcohol está autorizada por esta sección, solamente si las observaciones requeridas por el párrafo dos (2) son hechas durante, justamente antes o después del período del día del trabajo del empleado cubierto que esté requerido a cumplir con esta regla. Un empleado puede ser ordenado por el empleador para tomar la prueba de alcohol con la sospecha razonable, solamente mientras el empleado esté realizando funciones de sensibilidad a la seguridad, solamente antes que el empleado realice funciones sensitivas a la seguridad, o solamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

4) (a) Si la prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las dos horas siguientes a la determinación hecha bajo el párrafo (2) de esta sección, el empleador preparará y mantendrá en archivo un registro que establezca las razones por las cuales la prueba no ha sido administrada prontamente. Si una prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las 8 horas siguientes a la determinación hecha bajo el párrafo (2) de esta sección, el empleador cesará en los intentos de administrar una prueba de alcohol e indicará en el registro las razones para no administrar la prueba.

(b) No obstante, la ausencia de una prueba de sospecha razonable de alcohol bajo esta sección, ningún empleado cubierto se reportará al trabajo o permanecerá en el trabajo requerido para desempeñar las funciones sensibles a la seguridad, mientras el empleado esté bajo la influencia de o impedido por el alcohol, evidenciado por los indicadores de comportamiento, forma de hablar o desempeño por el mal uso del alcohol, ni tampoco un empleador permitirá al empleado cubierto realizar o continuar realizando las funciones hasta que:

(1) Una prueba del alcohol sea administrada y las medidas de concentración del alcohol en el empleado son menor del 0.02%; o

(2) El comienzo del próximo período de trabajo programado regularmente del empleado, pero no menos que 8 horas siguiendo la determinación hecha bajo el párrafo dos (2) de esta sección en que existe sospecha razonable por la que el empleado haya violado las prohibiciones del mal uso del alcohol en los RAD 65.46 (a), 121.458 y 135.253 de este Reglamento.

(c) Excepto lo provisto en el párrafo (4)(b), ningún empleador tomará acción alguna bajo este Apéndice contra un empleado cubierto, basado únicamente en el comportamiento del empleado y su apariencia en la ausencia de una prueba de alcohol. Ello no le prohíbe el empleador con autoridad independiente de este Apéndice para tomar cualquier acción que de otra manera sea consistente con la ley.

e) **La prueba del retorno al trabajo:**

Todo empleador asegurará que antes que un empleado cubierto retorne al trabajo requerido para la realización de funciones después de comprometer una conducta prohibida según los RAD 65.46 (a),

121.458 ó 135.253 de este Reglamento, el empleado realizará una prueba obligatoria de alcohol con un resultado que indique una concentración de alcohol de menos de 0.02%.

f) **Prueba de seguimiento:**

Siguiendo una determinación bajo la sección VI párrafo (c)(2) de este Apéndice en que un empleado cubierto esté en la necesidad de ser asistido en la resolución de los problemas asociados con el mal uso del alcohol, todo empleador asegurará que el empleado esté sujeto a una prueba de seguimiento de alcohol no anunciada dirigida por un profesional para el abuso de sustancia de acuerdo con las provisiones de la sección (vi) párrafo (c)(3)(b)(2) de este Apéndice. Un empleado cubierto será probado bajo este párrafo solamente mientras el empleado esté realizando funciones sensitivas de seguridad; justamente antes que el empleado realice funciones sensitivas a la seguridad o justamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

g) **Realización de una nueva prueba de los empleados cubiertos con una concentración de alcohol del 0.02% o mayor pero menor que el 0.04%:**

Todo empleador tomará una nueva prueba al empleado cubierto para asegurar el cumplimiento con las provisiones de la sección V, párrafo (f) de este Apéndice, si el empleador escoge permitir que el empleado realice las funciones dentro de las 8 horas siguientes a la administración de una prueba alcohólica indicando una concentración de alcohol del 0.02% o mayor pero menor del 0.04%.

IV Manejo de los resultados de las pruebas, retención de los registros y confiabilidad

a) **Retención de los registros:**

1) Requisito general. Todo empleador mantendrá registros del programa de prevención contra el mal uso del alcohol como se prevé en esta sección.
Los registros se mantendrán en un lugar seguro con acceso controlado.

2) Período de retención. Todo empleador mantendrá los registros de acuerdo con el siguiente programa:

(a) Cinco años. Los registros (record) de los resultados de la prueba de alcohol del empleado con resultados que indican una concentración de alcohol del 0.02% o mayor, registros (record)

relacionados a otras violaciones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, la documentación de rechazo a tomar pruebas de requisito de alcohol, documentación de la calibración del aparato, evaluaciones de los empleados (referimientos) y copias de cualesquiera informes anuales presentados a la DGAC bajo este Apéndice, serán mantenidos por un mínimo de 5 años.

(b) Dos años. Los registros (records) relacionados al proceso de recolección (excepto calibración del aparato para probar la respiración evidente) y el entrenamiento será mantenido por un mínimo de dos años.

(c) Un año. Los registros de todos los resultados de las pruebas por debajo de 0.02% serán mantenidos por un mínimo de un año.

3) Tipos de registros (records). Los registros específicos siguientes serán mantenidos.

(a) Los registros relacionados al proceso de recolección:

(1) Colección de bitácoras, si estas son utilizadas;

(2) Documentos relacionados al proceso de selección aleatoria;

(3) Documento de calibración de los aparatos para la prueba evidente de respiración;

(4) Documentación de entrenamiento para el técnico que administra la prueba de alcohol en el aliento;

(5) Documentos generados en conexión con las decisiones para administrar pruebas de alcohol por sospecha razonable;

(6) Documentos generados en relación con las decisiones sobre pruebas de post accidente.

(7) Documentos que verifiquen la existencia de una explicación médica de la incapacidad de un empleado cubierto para proporcionar respiración adecuada para la prueba.

(b) Registros relacionados a los resultados de las pruebas:

(1) La copia del empleador del formulario sobre prueba del alcohol, incluyendo los resultados de la prueba;

(2) Documentos relacionados al rechazo de cualquier empleado cubierto para presentarse a una prueba de alcohol requerida por este Apéndice;

(3) Documentos presentados por un empleado cubierto para discutir el resultado de una prueba de alcohol administrada bajo este Apéndice.

(c) Registros relacionados a otras violaciones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento.

(d) Registros (records) relacionados con las evaluaciones:

(1) Registros (records) referentes a una determinación por el profesional para el abuso de sustancia (SAP) concerniente a una necesidad de asistencia a un empleado cubierto;

(2) Registros (records) concernientes al cumplimiento de un empleado cubierto con las recomendaciones del profesional para el abuso de sustancias;

(3) Registros (records) de las notificaciones a la Autoridad Médica Aeronáutica en cuanto a las violaciones de las prohibiciones al mal uso del alcohol en este Reglamento por los empleados cubiertos quienes tienen certificados médicos emitidos bajo el RAD 67 de este Reglamento.

(e) Registros relacionados a la educación y entrenamiento:

(1) Materiales sobre advertencia del mal uso del alcohol, incluyendo una copia de la política del empleador sobre el mal uso del alcohol;

(2) Documentación de cumplimiento con los requisitos de la sección VI, párrafo (a) de este Apéndice;

(3) Documentación del entrenamiento previsto al supervisor con el propósito de calificar al mismo para que haga una determinación concerniente a la

necesidad de la prueba del alcohol basada en una sospecha razonable;

(4) Certificación en cuanto a que cualquier entrenamiento conducido bajo este Apéndice cumple con los requisitos de dicho entrenamiento.

b) **Informes de resultado en la administración de un sistema de información:**

1) Los informes anuales resumen los resultados de los programas en prevención al mal uso del alcohol que serán presentados a la DGAC en la forma y manera prescritos por la DGAC de acuerdo con las provisiones indicadas más adelante:

(a) Todo titular del certificado por el RAD 121 deberá presentar un informe anual cada año;

(b) Toda entidad conduciendo un programa preventivo del mal uso del alcohol bajo las provisiones de este Apéndice, distintas a las del titular del certificado por el RAD 121 que tengan 50 ó más empleados cubiertos, para el 1 de enero de cada año calendario deberá presentar un informe anual a la DGAC para dicho año calendario;

(c) La DGAC se reserva el derecho a requerir empleadores que no sean requeridos de otra manera para presentar informes anuales, que preparen y presenten dichos informes a la DGAC. Los empleadores que sean requeridos para presentar informes anuales bajo esta provisión serían notificados a través de la DGAC.

2) Todo empleador que este sujeto a más de una regla sobre alcohol de la agencia DOT, identificará todo empleado cubierto por las regulaciones de más de una agencia. La identificación sería por el número total y categoría de la función cubierta.

Previo a conducir cualquier prueba del alcohol sobre un empleado cubierto sujeto a las reglas de más de una agencia, el empleador determinará qué regla o reglas de la agencia DOT le autorizan a que tome la prueba. La información sobre el resultado de la prueba será dirigida a las agencias apropiadas;

3) Todo empleador asegurará la exactitud y oportunidad de todo informe presentado;

4) Todo informe será presentado en la forma y manera prescritos por la DGAC;

5) Todo informe será firmado por el empleador que administra el programa de prevención contra el mal uso del alcohol y otro representante designado;

6) Todo informe que contiene información sobre un resultado de la prueba selectiva del alcohol del 0.02% o mayor o una violación de las provisiones en el mal uso del alcohol en los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento incluirán los elementos informativos siguientes:

(a) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado.

(b) Número de empleados cubiertos en toda categoría sujetos a la prueba de alcohol bajo la regla del mal uso del alcohol de otra agencia, identificada bajo cada agencia.

(c) (1) Número de pruebas seleccionadas por tipo de prueba y categoría de empleado.

(2) Número de pruebas confirmadas, por tipo de prueba y categoría de empleado.

(d) Número de confirmación de las pruebas del alcohol indicando una concentración alcohólica del 0.02% ó mayor pero menos que el 0.04% por tipo de prueba y categoría de empleado.

(e) Número de confirmación de las pruebas de alcohol indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor, por tipo de prueba y categoría de empleado.

(f) Número de personas designadas a una posición como empleado cubierto siguiendo una prueba de alcohol de pre-empleo indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor.

(g) Número de empleados cubiertos con una prueba de confirmación de alcohol indicando una concentración alcohólica del 0.04% ó mayor quienes retornaron el trabajo en posiciones cubiertas (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional para el abuso de sustancia

como se describe en la sección V, párrafo (e) y sección VI, párrafo (c) de este Apéndice).

(h) Número de empleados cubiertos a quienes se les administró las pruebas de alcohol y drogas al mismo tiempo, con resultados positivos para la prueba de la droga y para la prueba del alcohol, indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor.

(i) Número de empleados cubiertos a quienes se encontró que han violado otras previsiones por el mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a) 121.458 ó 135.253 de este Reglamento y la acción tomada en respuesta a la violación.

(j) Número de empleados cubiertos quienes rehusan presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice, el número de dichos rechazos que existieron para las pruebas aleatorias, y la acción tomada en respuesta a todo rechazo.

(k) Número de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido durante el período reportado, para determinar la existencia de sospecha razonable en el mal uso del alcohol.

7) Todo informe sin resultados de prueba selectivos del 0.02% ó mayor o violaciones de las previsiones en el mal uso del alcohol del RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento incluirán los elementos de información siguientes: Este informe puede solamente ser presentado si los resultados del programa cumplen con este criterio:

(a) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado;

(b) Número de empleados cubiertos en toda categoría sujetos a la prueba de alcohol bajo la regla del mal uso del alcohol de otra agencia, identificados por toda agencia;

(c) Número de pruebas selectivas por tipo de prueba y categoría de empleado;

(d) Número de empleados cubiertos quienes están involucrados en el mal uso del alcohol, quienes volvieron el trabajo a posiciones cubiertas (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional para el abuso de

sustancias como se describe en la sección V, párrafo (e) y sección VI, párrafo (c) de este Apéndice).

(e) Número de empleados cubiertos quienes rehusan presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice y la acción tomada en respuesta a todo rechazo.

(f) Número de supervisores quienes han recibido el entrenamiento requerido durante el período reportado para determinar la existencia de sospecha razonable en el mal uso del alcohol.

8) Un consorcio aprobado por la DGAC puede preparar informes a nombre de empleadores de aviación individuales para propósitos de cumplimiento con este requisito del informe. Sin embargo, el empleador de la aviación firmará y presentará dicho reporte y permanecerá como responsable para asegurar la precisión y oportunidad de todo informe preparado a su nombre por un consorcio.

c) **Acceso a los registros y facilidades:**

1) Excepto lo requerido por la ley o expresamente autorizado o requerido en este Apéndice, ningún empleador liberará información sobre el empleado cubierto que está contenida en los registros requeridos para ser mantenidos bajo este Apéndice.

2) Un empleado cubierto está autorizado, después de una solicitud escrita, a obtener copias de cualquier registro (record) perteneciente al uso del alcohol del empleado, incluyendo cualquier informe pertinente a sus pruebas de alcohol. El empleador proporcionará inmediatamente los registros solicitados por el empleado.

3) Todo empleador hará copias disponibles de todos los resultados de la prueba del alcohol conducida bajo este Apéndice y cualquier otra información perteneciente al programa de prevención en el mal uso del alcohol del empleador, cuando sea solicitada por la DGAC o cualquier agencia con autoridad regulatoria sobre el empleador o empleado cubierto.

4) Cuando sea solicitado por la DGAC como parte de una investigación de accidente, todo empleador desplegará la información relacionada a la administración del empleador en cuanto a una prueba de alcohol de post accidente administrada siguiendo al accidente bajo investigación.

5) Los registros estarán disponibles para un empleador posterior después de recibir la solicitud escrita del empleado cubierto. Poner al conocimiento al empleador subsiguiente, está permitido solamente si está expresamente autorizado por los términos de la solicitud del empleado.

6) Un empleador puede dar a conocer una información requerida para ser mantenida bajo este Apéndice, destinado a un empleado cubierto o al empleado o al que toma decisiones en un pleito, agravio u otro proceso iniciado por o en nombre del individuo y que surge de los resultados de una prueba de alcohol administrada bajo este Apéndice o de la determinación del empleador que el empleado está comprometido en su conducta prohibida bajo el RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento (incluyendo, pero no limitándose a una compensación del trabajador, compensación de desempleo u otro procedimiento relacionado a un beneficio buscado por el empleado).

7) Un empleador deberá dar información con relación a los registros (records) de un empleado dirigido por medio del consentimiento especifico escrito, del empleado autorizando proporcionar la información a una persona identificada. El otorgamiento de dicha información por la persona que recibe la información está permitida solamente de acuerdo con los términos del consentimiento del empleado.

8) Todo empleador permitirá el acceso a todas las facilidades utilizadas en el cumplimiento de los requisitos de este Apéndice si así lo solicitare cualquier agencia con la autoridad regulatoria sobre el empleador o cualquiera de sus empleados cubiertos.

V Consecuencias para empleados envueltos en conductas relacionadas con el alcohol:

a) Remoción de una función sensitiva de seguridad:

1) Excepto lo previsto en la sección VI de este Apéndice, ningún empleado cubierto realizará funciones de sensibilidad a la seguridad si el empleado está comprometido en una conducta prohibida por los RAD 65.46 (a), 121.458 y 135.253 de este Reglamento o la regla del mal uso del alcohol de otra agencia.

2) Ningún empleador permitirá que ningún empleado cubierto realice funciones de sensibilidad de la seguridad si el empleador ha determinado que el empleado ha violado este párrafo.

b) Descalificación permanente del servicio.

Un empleado quien viola los RAD 65.46 (a), (c), 121.458 (c) ó 135.253 (c) de este Reglamento o quien este involucrado en el uso del alcohol que viola otra provisión del mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento y que previamente sea involucrado en el uso del alcohol violando las provisiones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, después de resultar sujeto a dichas prohibiciones está permanentemente excluido de trabajar para un empleador en las tareas sensibles a la seguridad, que el empleado realizaba antes de tales violaciones.

c) Aviso a la DGAC:

1) Un empleador que determine que un empleado cubierto que tiene un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 se ha involucrado en el uso del alcohol que viola las prohibiciones del mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, notificará a la autoridad médica de aeronáutica civil dentro de dos días laborables.

2) Dicho empleador mandará a la autoridad médica de aeronáutica civil una copia del informe de cualquier evaluación realizada bajo las provisiones de la sección VI de este Apéndice dentro los dos días laborables de la recepción del informe por el empleador.

3) Todos los documentos serán enviados a la autoridad médica de aeronáutica civil.

4) Ningún empleado cubierto portador de un certificado médico aeronáutico por el RAD 67, realizará tareas sensibles a la seguridad para un empleador después de una violación, a menos que, la Autoridad Médica Aeronáutica haya recomendado que el empleado sea permitido a realizar dichas tareas.

d) Aviso de rechazos:

1) Excepto lo previsto en el su subpárrafo 2 de este párrafo (d), todo empleador notificará a la DGAC dentro los cinco días laborables en cuanto a cualquier empleado cubierto que tenga un certificado emitido bajo el RAD 61, 63 ó 65 quien haya rechazado presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice.

Las notificaciones serán enviadas a la DGAC.

2) Un empleador no está requerido a notificar a la DGAC a cerca de los rechazos para presentarse a las pruebas de alcohol de pre-empleo o rechazos para presentarse a las pruebas de retorno al trabajo.

e) Evaluación y pruebas requeridas:

Ningún empleado cubierto que ha estado involucrado en una conducta prohibida según los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento realizará funciones sensitivas a la seguridad, a menos que el empleado haya cumplido con los requisitos de la sección VI, párrafo (c) de este Apéndice. Ningún empleador permitirá que un empleado cubierto quien haya estado involucrado en este tipo de conducta pueda realizar funciones sensibles a la seguridad, a menos que el empleado haya cumplido con los requisitos de la sección VI, párrafo (c) de este Apéndice.

f) Otra conducta relacionada con el alcohol:

1) Ningún empleado cubierto y probado bajo las provisiones de la sección III de este Apéndice, a quien se le encuentra tener una concentración alcohólica del 0.02 ó mayor pero menor que el 0.04 realizará o continuará realizando funciones sensibles a la seguridad para un empleador, ni un empleador le permitirá al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad hasta que:

(a) La concentración alcohólica del empleado mida menos que el 0.02; ó

(b) El comienzo del período de servicio próximo regularmente programado para el empleado, pero no menos de 8 horas que sigan a la administración de la prueba.

2) Excepto lo previsto en el subpárrafo 1 de este párrafo, ningún empleador tomará ninguna acción bajo esta regla contra un empleado basado únicamente en los resultados de la prueba que muestran una concentración alcohólica menor al 0.04. Esto no prohíbe a un empleador con autoridad independiente con relación a esta regla de tomar cualquier acción de otra manera consistente con la ley.

VI Información sobre el mal uso del alcohol, entrenamiento y referimientos:

a) Obligación del empleador para promulgar una política con relación al mal uso del alcohol:

1) Requerimientos generales. Todo empleador proporcionará los materiales educativos que expliquen estos requisitos en el mal uso del alcohol y las políticas y procedimientos del empleador con respecto al cumplimiento de esos requisitos:

(a) El empleador asegurará que una copia de estos materiales sea distribuida a todo empleado cubierto previo al comienzo de la prueba de alcohol bajo el mandato de la DGAC del empleador en un programa de prevención al mal uso del alcohol y a toda persona posteriormente contratada o transferida a una posición cubierta.

(b) Todo empleador proporcionará un aviso escrito a los representantes de las organizaciones de empleados en cuanto a la disponibilidad de esta información.

2) Contenido requerido. Los materiales que sean disponibles para los empleados incluirán la discusión detallada de por lo menos:

(a) La identidad de la persona designada por el empleador para contestar las preguntas del empleado en cuanto a los materiales.

(b) Las categorías de empleados que estén sujetos a las provisiones de estos requisitos de mal uso del alcohol.

(c) Suficiente información acerca de las funciones de sensibilidad a la seguridad realizada por esos empleados para aclarar que período del día laborable es requerido para que el empleado cubierto cumpla con estos requisitos del mal uso del alcohol.

(d) Información específica concerniente a la conducta del empleado que está prohibida por este capítulo.

(e) La circunstancias bajo las cuales un empleado cubierto será probado en cuanto al alcohol bajo este apéndice.

(f) Los procedimientos que serán utilizados para probar la presencia de alcohol, protección al empleado y la integridad del proceso de prueba de la respiración, salvaguardando la validez de los resultados de la prueba y asegurando que esos resultados sean atribuidos al empleado corrector.

(g) El requisito que un empleado cubierto se presente a la prueba de alcohol administrada de acuerdo con este Apéndice.

(h) Una explicación de lo que constituye un rechazo para presentarse a una prueba de alcohol y las consecuencias que esto puede acarrear.

(i) Las consecuencias de los empleados cubiertos que se encuentren que hayan violado las prohibiciones en este capítulo, incluyendo el requisito de que el empleado sea retirado inmediatamente de la realización de funciones sensitivas a la seguridad y los procedimientos bajo la sección VI de este Apéndice.

(j) Las consecuencias de empleados encontrados con una concentración alcohólica del 0.02 ó mayor pero menos del 0.04.

(k) La información concerniente a los efectos del mal uso del alcohol en la salud, trabajo y vida personal de un individuo; signos síntomas de un problema alcohólico y métodos disponibles de evaluación y resolución de problemas asociados con el mal uso del alcohol, intervenir cuando un problema de alcohol es sospechoso, incluyendo confrontación, referimientos a cualquier programa de ayuda al empleado disponible y/o referentes a la administración:

(1) Provisiones opcionales. Los materiales suministrados a los empleados cubiertos pueden también incluir información en políticas adicionales del empleador con respecto al uso o posesión de alcohol, incluyendo las consecuencias para un empleado que tenga un nivel alcohólico específico, que esté basado en la autoridad independiente del empleador de este Apéndice. Cualquier política o consecuencias

adicionales deberán ser clara y obviamente descritas basadas en la autoridad independiente.

b) Entrenamiento para los supervisores:

Todo empleador asegurará que las personas designadas para determinar si existe una sospecha razonable para requerir que un empleado cubierto tome una prueba de alcohol bajo la sección 2 de este Apéndice, haya recibido por lo menos 60 minutos de entrenamiento en los indicadores de desempeño en la parte física, de comportamiento, de palabra y de probable mal uso del alcohol.

c) Referencias, evaluación y tratamiento:

1) Todo empleado cubierto que ha estado comprometido en mala conducta según los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento será aconsejado por el empleador de los recursos disponibles para el empleado, en la evaluación y resolución de problemas asociados con el mal uso del alcohol, incluyendo los nombres, direcciones y números de teléfono de los profesionales para el abuso de sustancias y de los programas de asesoramiento y tratamiento.

2) Todo empleado cubierto que esté involucrado en la mala conducta bajo los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento será evaluado por un profesional para el abuso de sustancias, quien determinará qué ayuda, si alguna es necesaria, necesita el empleado para resolver los problemas asociados con el mal uso del alcohol.

3) (a) Antes de que un empleado cubierto vuelva el trabajo requiriendo el desempeño de una función sensitiva de seguridad después de comprometerse en la conducta prohibida en los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento el empleado tomará una prueba de alcohol para volver a su trabajo con un resultado que indique una concentración alcohólica menor del 0.02.

(b) Adicionalmente todo empleado cubierto identificado como que necesita ayuda en resolver los problema asociados con el mal uso del alcohol:

i) Será evaluado por un profesional para el abuso de las sustancias para determinar Si el empleado ha seguido apropiadamente

cualquier programa de rehabilitación prescrito bajo el subparrafo 2 de este párrafo; y

ii) Que esté sujeto a un seguimiento de pruebas no anunciadas de alcohol administrado por el empleador siguientes al retorno del empleado a su trabajo. El número y frecuencia de dicho seguimiento de la prueba serán determinados por un profesional para el abuso de sustancias, pero que consistirá en por lo menos 6 pruebas en los primeros doce meses siguientes al retorno del empleado a su trabajo. El empleador puede solicitar que el empleado tome pruebas para drogas (tanto en cuanto retorna a su trabajo como posteriormente), en adición a la prueba del alcohol si el profesional para el abuso de sustancias determina que la prueba de la droga es necesaria para el empleado en particular. Cualquier prueba en este tipo de drogas será conducida de acuerdo con los requisitos del Apéndice I del RAD 121 sección V. La prueba de seguimiento no excederá los 60 meses desde la fecha de retorno del empleado a su trabajo. El profesional para el abuso de sustancias puede terminar con el requisito para la prueba de seguimiento en cualquier momento, después de las primeras cinco pruebas que hayan sido administradas, si el profesional para el abuso de sustancias determine que dicha prueba no es por más tiempo necesario.

4) La evaluación y rehabilitación pueden ser provistas por el empleador, por un profesional para el abuso de sustancias bajo contrato con el empleador o por un profesional para el abuso de sustancias que no esté afiliado con el empleador. La elección del profesional para el abuso de sustancias y la asignación de costos debe ser hecha de acuerdo con los acuerdos empleador/empleado y según las políticas del empleador.

5) Todo empleador se asegurará que un profesional para el abuso de sustancias, quien determine que un empleado cubierto requiere ayuda en la resolución de los problemas con el mal uso del alcohol, no referirá al empleado a la práctica

privada del profesional para el abuso de las sustancias o a una persona u organización de la cuál dicho profesional reciba remuneración o en la cual tenga intereses financieros. Este párrafo no prohíbe que un profesional para el abuso de sustancias refiera a un empleado para darle ayuda prevista a través de:

(a) Una agencia pública, (del Estado) o Municipalidad;

(b) El empleador o una persona bajo el contrato proporcionará tratamiento a los problemas de alcohol en nombre del empleador.

(c) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado bajo el programa de seguro de salud del empleado; o

(d) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado razonablemente accesible al empleado.

6) Los requisitos de este párrafo con respecto a los referimientos, evaluación y rehabilitación no se aplican a los solicitantes que hayan rechazado presentar la prueba de pre-empleo o tengan una prueba de pre-empleo con un resultado indicando una concentración de alcohol del 0.04 ó mayor.

VII Programa de prevención del mal uso del alcohol del empleador:

a) Programación para someter la certificación de las declaraciones e implementación:

1) Todo empleador o contratista de servicios, presentará un programa preventivo del mal uso del alcohol (AMPP) mediante declaración certificada como se prescribe en el párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice, en duplicado, a la DGAC:

(a) Todo empleador que tiene un certificado de los RAD 121 y 135 y que directamente emplea a más de 50 empleados cubiertos y toda facilidad de control del tránsito aéreo afectada por esta regla deberá presentar una declaración certificada a la DGAC.

(b) Todo empleador que tenga un certificado del RAD 135 y emplee directamente desde 11 a 50 empleados cubiertos, presentará una declaración certificada a la DGAC. Todo

empleador debe implementar un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice. El contratista de los empleados para estos empleadores debe estar sujeto a un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice.

(c) Todo empleador que tenga un certificado del RAD 135 y directamente emplee a 10 ó menos empleados cubiertos y todo operador como definido en el RAD 135.1 presentará una declaración certificada a la DGAC. Todo empleador implementará un AMPP que cumpla con los requisitos de ésta. El contratista de los empleados para estos empleadores estará sujeto a un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice.

2) Una compañía que provee empleados cubiertos por contrato a los empleadores puede ser autorizada por la DGAC para establecer un AMPP bajo los auspicios de este Apéndice, mediante la presentación de una declaración certificada que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice directamente con la DGAC. Toda compañía contratista que establece un AMPP implantará su AMPP de acuerdo con las provisiones de este Apéndice:

(a) La DGAC puede revocar su autorización en el caso de cualquier compañía contratista que fracase en implementar apropiadamente su AMPP.

(b) Ningún empleador usará una compañía contratista para empleados la cual no este sujeta al AMPP del empleador, a menos que el empleador haya determinado primero que el empleado esta sujeto al AMPP de la compañía contratista.

3) Un consorcio puede ser autorizado para establecer un consorcio AMPP bajo los auspicios de este Apéndice mediante la presentación de una declaración certificada que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice directamente a la DGAC. Todo consorcio así certificado implementará el AMPP a nombre de los miembros del consorcio de acuerdo con las provisiones de este Apéndice:

(a) La DGAC puede revocar su autorización en el caso de cualquier compañía contratista que

fracase en implementar apropiadamente su AMPP.

(b) Todo empleador que participa en un consorcio aprobado por la DGAC permanece individualmente responsable para asegurar el cumplimiento con las provisiones de estos requisitos del mal uso del alcohol y deberá mantener todos los registros requeridos bajo la sección IV de este Apéndice.

(c) Todo consorcio notificará a la DGAC de cualquier terminación de los miembros dentro de los 10 días después de dicha terminación.

4) Ninguna persona que aplique para un certificado bajo las provisiones del RAD 121 ó 135 de este reglamento, después de la fecha efectiva de la regla final presentará un programa de prevención el mal uso del alcohol (AMPP) con la declaración certificada a la DGAC previo el comienzo de las operaciones permitidas por el certificado. La AMPP será implementada concurrentemente con el principio de dichas operaciones o en la fecha específica del párrafo (a)(1) de esta sección, lo que sea posterior. El contratista de los empleados para un nuevo titular de certificado estará sujeto a un mandato AMPP de la DGAC dentro los 180 días de la implementación del AMPP del empleador.

5) Cualquier persona quien intente empezar operaciones de turismo como un operador bajo el RAD 135.1 (c) no después de los 60 días previos a la iniciación propuesta de dichas operaciones, presentará una declaración certificada del programa de prevención del mal uso del alcohol a la DGAC. La AMPP será implementada concurrentemente con la iniciación de operaciones o en una fecha específica del párrafo (a)(1) de esta sección, lo que sea posterior.

6) El duplicado de la certificación declarada debe ser anotado indicando su recepción por la DGAC y devolverlo al empleador, compañía contratista o el consorcio.

7) Todo consorcio que presente una declaración certificada AMPP a la DGAC recibirá el aviso de la recepción por la DGAC o al desempeño de los servicios como un consorcio aprobado de la DGAC bajo este Apéndice, en nombre de los empleados o compañías contratistas.

8) Todo empleador y toda compañía contratista deben presentar una declaración certificada directamente a la DGAC en la cual notificará de cualquier cambio propuesto en la situación (por ejemplo, la unión de un consorcio con otros conductores del programa, cambio de consorcio, etc.) previo a la fecha efectiva de dicho cambio. El empleador o compañía

contratista asegurará que están continuamente cubiertos por un mandato de la DGAC en cuanto el programa de prevención del mal uso del alcohol.

b) Contenido requerido de las declaraciones certificadas AMPP:

1) Toda declaración certificada AMPP presentada por un empleador o una compañía contratista proporcionará la siguiente información:

(a) El nombre, dirección y número de teléfono del empleador/compañía contratista y para el administrador AMPP del empleado/compañía contratista;

(b) El número del certificado de operaciones de la DGAC (si es aplicable);

(c) La fecha en la cual el empleador o la compañía contratista implementarán su AMPP;

(d) Si el que lo somete es un miembro del consorcio, la identidad del consorcio; y

(e) Una declaración firmada por un representante autorizado del empleador o compañía contratista certificando un entendimiento y un acuerdo para cumplir con las provisiones de la DGAC en cuanto a regulaciones en la prevención del mal uso del alcohol.

2) Toda declaración certificada del consorcio proporcionará la siguiente información:

(a) El nombre, dirección y número telefónico del administrador AMPP del consorcio;

(b) Una lista de los servicios específicos del consorcio que proporcionará para la implementación del mandato de la DGAC en cuanto a los AMPP (por ejemplo, una prueba aleatoria, SAP).

(c) Una declaración firmada por un representante autorizado del consorcio certificando un entendimiento y un acuerdo para cumplir con las provisiones de la DGAC en cuanto a las regulaciones para prevenir el mal uso del alcohol.

VIII Empleados localizados fuera de República Dominicana:

a) Ninguno de los empleados cubiertos puede ser probado por el mal uso del alcohol mientras este ubicado fuera del territorio de República Dominicana:

1) Todo empleado cubierto a quien se le asigna realizar funciones sensitivas a la seguridad solamente fuera del territorio de República Dominicana será removido del equipo de prueba aleatoria al comienzo de dicho trabajo.

2) Todo empleado cubierto quien ha sido sacado del equipo de prueba aleatoria bajo este párrafo deberá volver a la prueba aleatoria cuando el empleado reasuma el desempeño de las funciones sensibles a la seguridad total o parcialmente dentro el territorio de República Dominicana.

b) Las provisiones de este Apéndice no se aplicaran a ninguna persona quién realice una función sensible a la seguridad mediante contrato por un empleador fuera del territorio de República Dominicana.

Apéndice "K" - Requisitos de Performance para ciertos Aviones Turbo-Hélices

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "L" - Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "M" - Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa-Grabador de Vuelo

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "N" – LISTA DE EQUIPO MÍNIMO

Este apéndice contiene orientación respecto al concepto de la utilización de la lista de equipo mínimo (MEL).

(a) Si no se permitiera ninguna desviación respecto a los requisitos establecidos por los Estados para la certificación de aeronaves, éstas no podrían volar salvo cuando todos los sistemas y equipos estuvieran en funcionamiento. La experiencia ha demostrado que cabe aceptar a corto plazo que parte del equipo esté fuera de funcionamiento cuando los restantes sistemas y equipos basten para proseguir las operaciones con seguridad.

(b) El estado debe indicar, mediante la aprobación de una lista de equipo mínimo, cuáles son los sistemas y piezas del equipo que pueden estar fuera de funcionamiento en determinadas condiciones de vuelo, en la intención de que ningún vuelo pueda realizarse si se encuentran inactivos sistemas o equipos distintos a los especificados.

(c) Por lo tanto, la lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el estado del explotador, se precisa para cada aeronave, basándose en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave conjuntamente con el Estado de diseño para dicho tipo de aeronave.

(d) El Estado del explotador exigirá al explotador que prepare una lista de quipo mínimo, destinada a permitir la operación de la aeronave cuando algunos de los sistemas o del equipo estén inactivos, a condición de que se mantenga un nivel aceptable de seguridad.

(e) Con la lista de equipo mínimo no se tiene la intención de permitir la operación de la aeronave por un plazo indefinido cuando haya sistemas o quipo inactivos. La finalidad básica de la lista de equipo mínimo es permitir la operación segura de una aeronave con sistemas o equipo inactivos, dentro del marco de un programa controlado y sólido de reparaciones y cambio de repuestos.

(f) Los explotadores deben asegurar que ningún vuelo se inicie cuando varios elementos de la lista de equipo mínimo no funcionen, si previamente no se ha llegado a la conclusión de que la interrelación que exista entre los sistemas o componentes inactivos no dará lugar a una degradación inaceptable del nivel de seguridad o a un aumento indebido de la carga de trabajo de la tripulación de vuelo.

(g) La posibilidad de que surjan otras fallas durante la operación continuada con sistemas o equipo inactivos también debe considerarse cuando se trate de determinar que se mantendrá un nivel de seguridad aceptable. La lista de

equipo mínimo no debe apartarse de los requisitos estipulados en la sección atinente a limitaciones de la perfomance en el manual de vuelo, de los procedimientos de emergencia, o de otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a menos que existan disposiciones en contrario establecidas por la autoridad de aeronavegabilidad competente o especificadas en el manual de vuelo.

(h) Los sistemas o quipo que se han aceptado como inactivos para un vuelo deben indicarse, cuando corresponda, en un anuncio fijado a la pared, y todos esos componentes deberían anotarse en el libro técnico de a bordo de la aeronave, a fin de informar a la tripulación de vuelo y al personal de mantenimiento cuáles de los sistemas o equipos están inactivos.

(i) Para que un determinado sistema o componente del equipo se acepte como inactivo, tal vez sea necesario establecer un procedimiento de mantenimiento, que deberá cumplimentarse antes del vuelo, a fin de desactivar o de aislar el sistema o equipo, Análogamente, tal vez sea necesario preparar un procedimiento de operación apropiado para la tripulación de vuelo.

(j) Las responsabilidades del piloto al mando al aceptar un avión deficiencias de operación, según la lista de equipo mínimo, se especifican en RAD 121.628 y 135.179.

RAD 135

- REQUISITOS Y REGLAS DE OPERACION PARA EXPLOTADORES DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO Y A DEMANDA

INDICE

Sección "A" - Generalidades

135.1 Aplicabilidad.
135.2 Itinerario de cumplimiento para operadores en transición al RAD 121 y ciertos nuevos operadores entrantes.
135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a este RAD.
135.7 Aplicabilidad de las reglas a operadores no autorizados.
135.12 Tripulación entrenada previamente
135.19 Operaciones de emergencia.
135.21 Requisitos del manual.

135.23 Contenido del manual.
135.25 Requisitos de la aeronave.
135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, sustancias estimulantes y/o depresivas.

Sección "B" - Operaciones de Vuelo

135.61 Generalidades.
135.63 Requisitos para mantenimiento de registros (records).
135.65 Reportes sobre irregularidades mecánicas.
135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de medios de comunicación o navegación.
135.69 Restricción o suspensión de operaciones: Continuación del vuelo en una emergencia.
135.71 Comprobación del estado de la aeronavegabilidad.
135.73 Inspecciones y pruebas.
135.75 Credencial de inspectores: Admisión a la cabina de mando: Asiento delantero del observador.
135.77 Responsabilidad para el control de operaciones.
135.79 Requisitos para la localización de vuelo.
135.81 Informe al personal de informaciones operacional y cambios pertinentes.
135.83 Información de operación requerida.
135.85 Transporte de personas que no cumplan las disposiciones referentes al transporte de pasajeros.
135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.
135.89 Requisitos a los pilotos: Uso de oxígeno.
135.91 Oxígeno para el uso médico de los pasajeros.
135.93 Piloto automático: Altura mínima a usar.
135.95 Personal de vuelo: Limitaciones en el uso de servicios.
135.97 Aeronaves e instalaciones para demostrar experiencia de vuelo.
135.99 Composición de la tripulación de vuelo.
135.100 Deberes de la tripulación de vuelo.
135.101 Segundo al mando requerido en condiciones de IFR.
135.103 Excepciones al requisito de segundo al mando: Operaciones en IFR.
135.107 Requisitos de tripulantes de cabina.
135.109 Piloto al mando o segundo al mando: Designación requerida.
135.111 Segundo al mando requerido en operaciones Categoría II.
135.113 Ocupación del asiento del piloto por un pasajero.
135.115 Manipulación de los controles de vuelo.
135.117 Instrucción breve a los pasajeros antes del vuelo (briefing).
135.119 Prohibición de la transportación de armas.
135.121 Bebidas alcohólicas.
135.122 Almacenamiento de comidas, bebidas y equipos de servicio de pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y el aterrizaje.
135.123 Tareas de emergencia y de evacuación de emergencia.
135.125 Seguridad de la aeronave.

135.127 Información a los pasajeros.
135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción de niños.
135.129 Fila de asientos contiguos a las salidas de emergencia.

Sección "C" - Aeronaves y Equipos

135.141 Aplicabilidad.
135.143 Requisitos generales.
135.145 Prueba demostrativa con la aeronave.
135.147 Comandos dobles requeridos.
135.149 Requisitos de equipo: Generalidades.
135.150 Sistemas de comunicación con el pasajero (PA) y de intercomunicación de la tripulación.
135.151 Registrador de voces de cabina (cockpit voice recorder).
135.152 Registradores de vuelo (flight data recorders).
135.153 Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS).
135.155 Extinguidores para aeronaves que transportan pasajeros.
135.157 Requisitos del equipo de oxígeno.
135.158 Sistemas de indicación de calentamiento del tubo pitot.
135.159 Requisito de equipo: Transportando pasajeros bajo condiciones VFR nocturno; o VFR marginal.
135.161 Equipo de radio y navegación; transportando pasajeros bajo condiciones VFR.
135.163 Requisitos de equipo en aeronaves que llevan pasajeros bajo condiciones IFR.
135.165 Requisitos de equipos de radio y de navegación para operaciones extendidas sobre agua o en condiciones IFR.
135.167 Equipos de emergencia para operaciones extendidas realizadas sobre agua.
135.169 Requisitos adicionales de aeronavegabilidad.
135.170 Materiales para compartimientos interiores.
135.171 Instalación de arneses de hombro en la estación de tripulantes de vuelo.
135.173 Requisito del equipo de detección de tormentas.
135.175 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
135.177 Requisitos del equipo de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más.
135.178 Equipos de emergencia adicional.
135.179 Instrumentos y equipos inoperativos.
135.180 Equipo de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).
135.181 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves operadas sobre el tope de nubes en condiciones (IFR).
135.183 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves terrestres operadas sobre el agua.
135.185 Peso vacío y centro de gravedad; requisitos de actualización.

Sección "D" - Limitaciones de Operación y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR Y VFR

135.201 Aplicabilidad.
135.203 VFR: Altitudes Mínimas.
135.205 VFR: Requisitos de visibilidad.
135.207 VFR: Requisitos de referencia superficial para helicópteros.
135.209 VFR: Suministro de combustible.
135.211 VFR: Transporte de pasajeros sobre el tope de nubes: Limitaciones de operación.
135.213 Reportes/Pronósticos meteorológicos.
135.215 IFR: Limitaciones de operación.
135.217 IFR: Limitaciones de despegue.
135.219 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto de destino.
135.221 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alterno.
135.223 IFR: Requisitos de aeropuerto alterno.
135.225 IFR: Mínimos de despegue, aproximación y aterrizaje.
135.227 Condiciones de formación de hielo: Limitaciones de operación.
135.229 Requisitos de aeropuertos.

Sección "E" - Requisitos de la Tripulación de Vuelo

135.241 Aplicabilidad.
135.243 Calificaciones del piloto al mando.
135.244 Experiencia Operativa.
135.245 Calificaciones del copiloto.
135.247 Calificaciones de piloto: Experiencia reciente.
135.249 Uso de fármacos y drogas prohibidas.
135.251 Pruebas para drogas prohibidas.
135.253 Uso incorrecto de alcohol.
135.255 Pruebas para alcohol.

Sección "F" – Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso para la Tripulación.

135.261 Aplicabilidad.
135.263 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los titulares de certificado.
135.265 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Operaciones programadas.
135.267 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso para tripulación de uno (1) y dos (2) pilotos- No programados.
135.269 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Tripulaciones no programadas, tres (3) y cuatro (4) pilotos.
135.271 Servicio de evacuación de emergencia médica de hospitales en helicóptero (HEMES).

Sección "G" - Requisitos de Evaluación de los Miembros de la Tripulación

135.291 Aplicabilidad.
135.293 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamientos de pilotos.
135.295 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamiento de tripulantes de cabina.
135.297 Piloto al mando: Requisitos sobre chequeos de pericia (proficiency) en vuelo por instrumentos.
135.299 Piloto al mando: Chequeo de línea (rutas y aeropuertos).
135.301 Tripulantes: Evaluaciones, chequeos; otorgamiento de gracia; instrucción conforme a estándares aceptados.

Sección "H" - Entrenamiento

135.321 Aplicabilidad y términos utilizados.
135.323 Programa de instrucción: Generalidades.
135.324 Programa de instrucción: Norma especial.
135.325 Programa de instrucción y actualización: Aprobación inicial y final.
135.327 Programa de instrucción: Curriculum.
135.329 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos.
135.331 Instrucción sobre emergencias para tripulantes aéreos.
135.333 Requisitos de instrucción: Manejo y transporte de materiales y mercancías peligrosas.
135.335 Aprobación de simuladores de aeronaves y otros dispositivos de instrucción.
135.337 Chequeadores en aeronave y chequeadores en simulador: Calificaciones.
135.338 Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores: Calificaciones.
135.339 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Chequeadores en aeronaves y chequeadores en simuladores.
135.340 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores.
135.341 Programas de instrucción para pilotos y tripulantes de cabina.
135.343 Requisitos de instrucción inicial y recurrente destinada a tripulantes.
135.345 Instrucción inicial de transición y recurrente (de refrescamiento) en tierra: Pilotos.
135.347 Instrucción inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo: Pilotos.
135.349 Instrucción inicial y de transición en tierra: Tripulantes de cabina.
135.351 Instrucción recurrente de refrescamiento.
135.353 Drogas prohibidas.

Sección "I" - Performance del Avión. Limitaciones de Operación

135.361 Aplicabilidad.
135.363 Generalidades.

135.365 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.
135.367 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.
135.369 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con la totalidad de los motores operativos.
135.371 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
135.373 Aviones de categoría de transporte del RAD 25: Impulsados por motores recíprocos: Con cuatro motores o más: Dos motores inoperativos: Limitaciones en ruta.
135.375 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
135.377 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.
135.379 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.
135.381 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.
135.385 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
135.387 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.
135.389 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de despegue.
135.391 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
135.393 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.
135.395 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.
135.397 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños de categoría de transporte.
135.398 Limitaciones de perfonmance operativo de aviones de más de 10 y menos de 20 pasajeros.
135.399 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños no considerados de categoría de transporte.

Sección "J" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

135.411 Aplicabilidad.
135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.
135.415 Informe de confiabilidad de mecánica.
135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.
135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.
135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.

135.422(a) Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota.
135.422(b) Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento
135.423 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.427 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.
135.429 Personal de inspecciones requeridas.
135.431 Análisis y vigilancia continua.
135.433 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo
135.434 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
135.435 Requisitos del certificado.
135.437 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.439 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.
135.441 Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.
135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

Apéndices del RAD 135

Apéndice "A" -Normas de Aeronavegabilidad Adicionales para Aeronaves de 10 ó más Pasajeros y menos de 20.
Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones.
Apéndice "C" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros.
Apéndice "D" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones.
Apéndice "E" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros.

Sección "A" - Generalidades

135.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe las normas que regulan:

1) Operaciones Complementarias, A Demanda y Taxi Aéreo de cada persona que posee o le es requerido poseer un Certificado de Explotación bajo el RAD 119.

2) Cada persona empleada que utilizada por el titular del certificado que conduce operaciones bajo este RAD incluyendo el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de una aeronave.

3) Toda persona que solicite aprobación provisional del currículum de un Programa de Calificación Avanzada (No regulado aún), segmento del currículo, o porción del segmento del currículo y cada persona

empleada o utilizada por un aerotransportista o operador comercial bajo este RAD para realizar entrenamiento, calificaciones, o funciones de evaluación bajo un Programa de Calificación Avanzada bajo el RAD 121.

4) Cada persona que está a bordo de una aeronave que es operada bajo este RAD.

5) Cada persona que es solicitante de un Certificado de Explotación bajo el RAD 119 durante la realización de pruebas demostrativas.

135.2 Itinerario de cumplimiento para operadores en transición al RAD 121 y ciertos nuevos operadores entrantes.

El presente RAD no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la actual revisión del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a este RAD.

a) Toda persona que utiliza una aeronave en operaciones bajo este RAD deberá:

1) Mientras opera dentro del país, cumplir con las reglas aplicables de este Reglamento;

2) Mientras opera fuera de la República Dominicana, cumplir con el Anexo 2 (Reglamento del aire) del Convenio sobre Aviación Civil ó los Reglamentos de cualquier país extranjero, lo que sea aplicable, con cualquier regla de los RAD's 61 y 91 de este RAD que sea más restrictivo que el Anexo 6 ó los Reglamentos de los países extranjeros que pudiera ser implementado sin violar el Anexo 2 ó los mencionados Reglamentos.

b) Cada titular de certificado que conduce operaciones complementarias bajo este RAD con aviones en los cuales dos pilotos son requeridos por el tipo de reglamentos para certificación de este RAD deberá cumplir con las secciones N y O del RAD 121 en lugar de los requisitos de las secciones E, G y H de este RAD. Cada titular de certificado afectado debe suministrar a la DGAC y obtener aprobación de un plan de transición (conteniendo un calendario de eventos) para moverse de los actuales requerimientos para chequeo, exámenes y calificaciones hacia los requerimientos del RAD 121. Cada plan de transición debe contener detalles de cómo el titular de certificado planea cumplir con las Secciones N y O del RAD 121.

c) Si ha sido autorizado por la DGAC al solicitarse, cada titular de certificado que conduzca operaciones bajo este RAD al cual párrafo (b) de RAD no aplique, puede cumplir con las partes aplicables de las Secciones N y O del RAD 121 en lugar de los requerimientos de la Secciones E, G y H de este RAD, excepto el que esos titulares de certificado autorizado puedan escoger cumplir con los requerimientos de experiencia operacional del RAD 135.244 en lugar de los requerimientos del 121.434

135.7 Aplicabilidad de las reglas a operadores no autorizados.

Las normas de este RAD que son aplicables a personas certificadas bajo el RAD 119, son también aplicables a personas que se involucran en cualquier operación regida por este RAD aunque no posean un certificado apropiado y las especificaciones de operaciones requeridas por el RAD 119.

135.12 Tripulación entrenada previamente.

Un titular de certificado puede usar un tripulante quien recibió el entrenamiento del titular de certificado de acuerdo con las secciones E, G y H de este RAD antes de la fecha de esta revisión sin que cumpla con el entrenamiento inicial y con los requerimientos de calificación de la Secciones N y O del RAD 121. El tripulante debe cumplir con los requerimientos de entrenamiento recurrente aplicable del RAD 121.

135.19 Operaciones de emergencia.

a) En una emergencia que involucre la seguridad de personas o propiedades, el titular del certificado puede desviarse de las reglas de este Reglamento relacionadas a la aeronave, equipo y condiciones climáticas mínimas, para resolver tal emergencia.

b) En una emergencia, que involucre la seguridad de las personas o propiedades, el piloto al mando puede desviarse de las reglas de este Reglamento al punto necesario para afrontar y resolver tal emergencia.

c) Toda persona que, bajo la autoridad de esta disposición se desvíe de las reglas de este Reglamento, deberá dentro de los diez (10) días, hábiles, después del incumplimiento, enviar a la DGAC un informe completo de la operación de la aeronave involucrada, incluyendo una descripción del incumplimiento y las razones de ello.

135.21 Requisitos del manual.

a) Todo titular de certificado, excepto el que utilice un único piloto para conducir sus operaciones, deberá preparar y mantener actualizado un manual que contenga sus procedimientos y políticas aceptables para la DGAC. Este manual deberá ser usado por el personal de mantenimiento de tierra y de vuelo del titular del certificado que

lleva a cabo sus operaciones. Sin embargo, la DGAC puede autorizar una desviación de este párrafo si encuentra que, a causa del tamaño limitado de la operación, todo o parte del manual no es necesario para la guía del personal de tierra, de vuelo y/o de mantenimiento.

b) Todo titular de certificado deberá mantener por lo menos una copia del manual en sus bases principales de operaciones.

c) El manual no debe ser contrario a ninguna ley nacional, regulación extranjera aplicable a operaciones del titular del certificado en países extranjeros o al certificado de explotación o a sus especificaciones de operaciones.

d) Copia del manual o partes apropiadas de éste con sus revisiones al día, deberá estar disponible para el personal de mantenimiento y operaciones de tierra del titular del certificado y entregársele a:

1) Los tripulantes de vuelo; y

2) La DGAC.

e) Todo empleado del titular del certificado a quien se le proporcione un manual o partes de el, según el párrafo (d)(1) de esta sección, deberá mantenerlo al día con los cambios y adiciones correspondientes.

135.23 Contenido del manual.

Todo manual deberá tener la fecha de la última revisión en cada página. El manual debe incluir:

a) El nombre de todo personal directivo, requerido según el párrafo 135.37 (a) de este RAD que está autorizado para actuar en nombre del titular del certificado, de sus áreas de responsabilidad, tareas, responsabilidades y autoridad; y el nombre y cargo de toda persona autorizada a ejercer control operacional de acuerdo con 135.77 del RAD.

b) Los procedimientos establecidos para asegurar el cumplimiento con las limitaciones de peso y balance de la aeronave y, para aeronaves multimotores, que asegure el cumplimiento de lo establecido en 135.185 del RAD.

c) Copias de las especificaciones de operaciones del titular del certificado, o información adecuadamente extractada, incluyendo áreas autorizadas de operaciones, categoría, clase de aeronaves, y tipos de operaciones autorizadas.

d) Procedimientos para cumplir con los requisitos de notificación de accidentes.

e) Procedimientos para asegurar que el piloto al mando conozca que las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas hayan sido realizadas y que la aeronave

ha sido aprobada para retornar al servicio, en cumplimiento con los requisitos de mantenimiento aplicables.

f) Procedimientos para informar y registrar irregularidades mecánicas que llamen la atención del piloto al mando, antes, durante y después de completar un vuelo.

g) Procedimientos a seguir por el piloto al mando para determinar si las irregularidades mecánicas o fallas reportadas en vuelos anteriores hayan sido corregidas o que esa corrección ha sido diferida.

h) Procedimientos a seguir por el piloto al mando para obtener mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o servicio a la aeronave en un lugar donde el titular del certificado, no haya hecho contratos previos y cuando el piloto está autorizado por él, para actuar así.

i) Procedimientos según 135.179 de este RAD, para liberar o continuar el vuelo, si cualquier ítem del equipo requerido para el tipo particular de operación se torna inoperativo o inservible en ruta.

j) Procedimientos para reabastecer combustible, eliminar contaminación del mismo, protección contra incendio (incluyendo protección electrostática), supervisión y protección de los pasajeros durante el reabastecimiento.

k) Procedimientos a seguir por el piloto al mando en la sección de información (briefing) bajo 135.117.

l) Procedimientos para determinar la posición geográfica de la aeronave durante los vuelos, cuando corresponda.

m) Procedimientos para asegurar el cumplimiento de los procedimientos de emergencia, incluyendo una lista de funciones asignadas a cada categoría de tripulantes requeridos, en conexión con una emergencia y tareas de evacuación de emergencia, según 135.123.

n) Procedimientos de calificación en ruta de pilotos, cuando sea aplicable.

o) El programa aprobado de inspección de la aeronave, cuando sea aplicable.

p) Procedimientos e instrucciones para capacitar al personal en el reconocimiento de materiales y mercancías peligrosas, tal como están definidas en el Anexo 18 de OACI. Instrucciones y procedimientos a cumplir para el caso de que tales mercancías deban ser transportadas, almacenadas o manipuladas, así como también instrucciones para confección de los formularios de denuncia y notificación de informes de accidentes con mercancías peligrosas.

q) Procedimientos para la evacuación de personas, que puedan necesitar la asistencia de otra para moverse rápidamente hacia una salida si ocurre una emergencia.

r) Otros procedimientos y políticas relativas a las operaciones del titular del certificado, que haya sido emitida por el mismo.

135.25 Requisitos de la Aeronave.

a) Excepto lo dispuesto en el párrafo (d) de esta RAD, ningún titular del certificado puede operar una aeronave según este Reglamento, a menos que:

1) Esté registrada como una aeronave civil en la República Dominicana y tenga un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente; y

2) Esté en condición aeronavegable y cumpla los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo aquellos relativos a la identificación y equipo.

b) Todo titular de certificado debe tener el uso exclusivo de por lo menos una aeronave que cumpla los requisitos para al menos una clase de operación autorizada en las especificaciones de operaciones, del titular del certificado. Además, para clase de operaciones para la cual el titular del certificado no tiene uso exclusivo de una aeronave, debe tener disponible para su uso, bajo un acuerdo escrito (incluyendo acuerdos para realizar el mantenimiento requerido), por lo menos una aeronave que cumpla con los requisitos para esa clase de operación. Sin embargo este párrafo no prohibe al explotador usar o autorizar el uso de aeronaves para operaciones distintas a las de este RAD y no requiere que el titular del certificado tenga el uso exclusivo de todas las aeronaves que él usa.

c) Para los propósitos del párrafo (b) de esta sección, una persona tiene el uso exclusivo de una aeronave, si esa persona tiene la total posesión, control y uso absoluto de ella como propietario, o tiene un acuerdo escrito (incluyendo acuerdos para realizar el mantenimiento requerido) vigente cuando se opera la aeronave, dando a la persona esa posesión, control y uso al menos durante 6 (seis) meses consecutivos.

d) Un titular de certificado puede operar en el transporte aéreo y para el transporte de correo una aeronave civil alquilada o fletada sin la tripulación y registrada en un estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional; si:

1) La aeronave tiene un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente expedido por el estado de registro y cumple los requisitos de matriculación e identificación de ese estado;

2) La aeronave es de un diseño de tipo, el cual está aprobado bajo un certificado de tipo aceptado por la República Dominicana y cumple con todos los requisitos de este Reglamento que serían aplicables a esa

aeronave, si estuviera matriculada en la República Dominicana, incluyendo los requisitos que deben ser cumplidos para la extensión de un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana (incluyendo conformidad del diseño de tipo), condición para operación segura y los requisitos de emisión de ruido, ventilación de combustible y emisión de gases de escapes de motores requeridos en el Reglamento;

3) La aeronave es operada por personal aeronáutico con licencia expedida por la República Dominicana y convalidada por el estado de registro de la aeronave, y empleado del titular de certificado;

4) El titular de certificado registre el contrato de alquiler o fletamento de la aeronave en el registro de aeronaves de la República Dominicana.

135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, sustancias estimulantes y/o depresivas.

Cuando el titular de certificado de explotación operando bajo este RAD permite que cualquier aeronave de su propiedad o alquilada se comprometa en una operación que él sabe que está en violación del párrafo 91.19 (a) de este RAD, esa operación es base suficiente para suspenderle o revocarle el certificado.

Sección "B" - Operaciones de Vuelo

135.61 Generalidades.

Esta sección prescribe reglas, en adición a aquellas del RAD 91, que se aplican a operaciones bajo este RAD.

135.63 Requisitos para mantenimiento de registros (records).

a) Todo titular de certificado debe mantener en su oficina principal o en otro lugar aprobado por la DGAC y tener disponible para su inspección, la siguiente documentación:

1) El certificado de explotador de servicios aéreos;

2) Las especificaciones de operaciones para dicho titular;

3) Una lista actualizada de las aeronaves disponibles para ser utilizadas en las operaciones autorizadas según este RAD y las operaciones para las cuales cada una de ellas está equipada; y

4) Registros (récords) individuales de cada uno de los pilotos utilizados para ejecutar las operaciones y que contenga la siguiente información:

i) Nombre completo del piloto;

ii) Licencia y habilitaciones obtenidas (tipo y número);

iii) Experiencia de vuelo, en detalle (libro de vuelo) que permita determinar la habilidad del piloto para conducir las aeronaves según los Reglamento y operaciones autorizadas;

iv) Las tareas asignadas al piloto y la fecha a partir de la cual debe cumplirla;

v) Clase de certificado médico que posee y fecha de vencimiento;

vi) La fecha y el resultado de cada una de las habilitaciones iniciales y periódicas, prueba de competencia y proficiencia en ruta requeridos por este Reglamento y el tipo de aeronave volada en toda prueba o chequeo;

vii) El tiempo de vuelo del piloto detallado de manera tal que permita controlar el cumplimiento de toda las exigencias impuestas por este RAD;

viii) Las habilitaciones otorgadas por la DGAC para actuar como instructor de vuelo, de simulador y/o inspector chequeador reconocido, si es requerido;

ix) Toda acción tomada en cuanto a descalificación profesional o suspensión de actividad por problemas médicos;

x) La fecha en que completó cada fase del entrenamiento inicial y/o periódico requerido por este RAD.

5) Un registro individual por cada tripulante de cabina que sea requerido bajo este RAD, que mantenga suficientes detalles que cumpla con la sección "F" de este RAD.

b) Todos los titulares de certificado deben mantener disponibles los registros (records) requeridos por el párrafo (a)(3) de esta sección, como mínimo durante seis (6) meses y las exigencias del párrafo (a)(4) y (a)(5), durante doce (12) meses, después de realizados.

c) Para aeronaves multimotores, todo titular de certificado es responsable de la preparación y exactitud del manifiesto de pasajeros y carga realizado por duplicado. El manifiesto deberá ser preparado antes de cada despegue e incluir como mínimo:

1) Cantidad de pasajeros;

2) Peso total de la aeronave cargada;

3) Peso máximo de despegue de la aeronave para ese vuelo;

4) Los límites del centro de gravedad;

5) El centro de gravedad de la aeronave cargada, excepto que el centro de gravedad no debe ser calculado, si la aeronave es cargada de acuerdo con un sistema preestablecido y aprobado, que asegure que el centro de gravedad se encontrará siempre dentro de los límites aprobados para estos casos. El manifiesto deberá tener un lugar para registrar que la carga se ha realizado de acuerdo con dicho método y que el centro de gravedad se encuentra dentro de los límites autorizados;

6) La matrícula de la aeronave y número de vuelo;

7) El lugar de partida y destino;

8) La identificación de los miembros de la tripulación y la posición que ocuparán durante el vuelo (responsabilidades como tripulantes).

d) El piloto al mando de una aeronave para la cual un manifiesto de pasajeros y carga debe ser preparado, deberá portar una copia del mismo en la aeronave hasta su destino. El titular deberá mantener archivada una copia del mismo durante treinta (30) días como mínimo, en la base principal de operaciones, o en otro lugar aprobado por la DGAC.

135.65 Reportes sobre irregularidades mecánicas.

a) Todo titular debe proveer un registro de vuelo (bitácora), para ser llevado a bordo de cada aeronave, para registrar o diferenciar las novedades y defectos mecánicos, técnicos y su posterior corrección.

b) El piloto al mando debe anotar en el registro técnico de vuelo (RTV) cada una de las irregularidades técnicas que observe durante el vuelo. Antes de cada vuelo, el piloto al mando debe, si al momento no es de su conocimiento, determinar el estado de cada reporte técnico reportada en el mencionado RTV al final del vuelo anterior.

c) Toda persona que efectúa una acción correctiva sobre una de las irregularidades reportadas en el libro registro técnico de vuelo (RTV), o difiera su

ejecución, deberá dejar anotada en dicho libro la acción ejecutada de acuerdo con los requisitos de la DGAC.

d) Todo titular de certificado debe establecer un procedimiento para mantener copias de los registros requeridos por esta sección, a bordo de la aeronave, para ponerlas a disposición del personal apropiado y se debe incluir este procedimiento en el manual requerido por 135.21 de este RAD.

e) Todo operador deberá conservar, a disposición de la DGAC, por el término de dos (2) años, los registros (records) técnicos de a bordo, una vez sean completados.

135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de medios de comunicación o navegación.

Cada vez que un piloto encuentre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, o una irregularidad en las instalaciones de comunicación o de navegación durante el vuelo, cuyo conocimiento considere esencial para la seguridad de los otros vuelos, deberá notificarlo a la estación de radio apropiada lo más pronto posible.

135.69 Restricción o suspensión de operaciones: Continuación del vuelo en una emergencia.

a) Durante la operación bajo este RAD, si el titular de un certificado o el piloto al mando que encuentre condiciones, incluidos aeropuertos y pistas de aterrizaje que pudiere representar peligro para la seguridad de la operación, deberá restringir o suspender sus operaciones hasta que dichas condiciones sean corregidas.

b) Ningún piloto al mando permitirá la continuación de un vuelo hacia un aeródromo bajo las condiciones presentadas en el párrafo (a) de esta sección, al menos que estime que las condiciones de peligro hayan desaparecido, al momento de su llegada prevista; o a menos que no exista un procedimiento más seguro y la continuación hacia ese aeródromo es producto de una situación de emergencia considerada en 135.19.

135.71 Comprobación del estado de la aeronavegabilidad.

El piloto al mando no debe iniciar un vuelo hasta que se asegure que hayan sido efectuadas las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas por el RAD 91.409 ó 135.419 respectivamente, lo que sea aplicable.

135.73 Inspecciones y pruebas.

Todo titular de certificado y toda persona empleada por él, debe permitir a la DGAC en cualquier tiempo o lugar, efectuar inspecciones o pruebas (incluyendo inspecciones en ruta) para determinar el cumplimiento de las regulaciones aplicables y las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

135.75 Credencial de inspectores: Admisión a la cabina de mando: Asiento delantero del observador.

a) Todas las veces que, en el desempeño de sus tareas de inspección, un inspector de la DGAC, presente la credencial de inspector de aeronaves al piloto al mando de una aeronave operada por el titular de certificado, el inspector debe tener libre e ininterrumpido acceso a la cabina de mando de esa aeronave. Sin embargo este párrafo no limita la autoridad del piloto al mando de excluir a cualquier persona del compartimiento del piloto, en situación de emergencia en interés de la seguridad.

b) El asiento del observador en la cabina de mando o asiento delantero de la cabina provisto de auricular o altoparlante, cuando correspondiere, debe ser reservado para el uso del personal de inspectores designado por la DGAC cuando efectúa inspecciones en ruta.

135.77 Responsabilidad para el control de operaciones.

El titular del certificado es responsable del control de las operaciones y debe incluir, en el manual requerido por la sección 135.21 de este RAD, el nombre y cargo de toda persona autorizada por él para efectuar el control de las operaciones.

135.79 Requisitos para la localización de vuelo.

a) Todo titular de un certificado debe tener establecido procedimientos para localizar cada vuelo, para el cual un plan de vuelo del CTA., no es llenado; que:

1) Provea al titular de certificado de por lo menos la información requerida a ser incluida en un plan de vuelo VFR;

2) Provea de notificaciones periódicas a facilidades CTA, o de búsqueda y rescate, si la aeronave se encuentra retrasada o perdida; y

3) Provea al titular del certificado la localización, fecha y tiempo estimado para restablecer comunicación de radio o de teléfono, si el vuelo va a operar en un área donde las comunicaciones no pueden ser mantenidas.

b) La información de localización de vuelo debe ser retenida en el centro de operaciones del titular de certificado, o cualquier otro lugar designado por éste, hasta la culminación del vuelo.

c) Todo titular de un certificado de explotación debe proveer al representante de la DGAC asignado, con una copia de sus procedimientos de localización de vuelo y de cualquier cambio o adición al mismo, a menos que esos procedimientos sean incluidos en el manual de operaciones requerido bajo este RAD.

135.81 Informe al personal de informaciones operacional y cambios pertinentes.

Todo titular de un certificado de explotador aéreo debe informar a cada integrante de su personal de las especificaciones de operaciones que aplican a las obligaciones y deberes de esa persona, y debe tener disponible para cada piloto bajo sus servicios el siguiente material en la forma correspondiente:

a) El AIP;

b) Los RAD 135 y 91 de este Reglamento;

c) El manual de vuelo y de operaciones de la aeronave o documentos equivalentes;

d) Para operaciones en el extranjero, el manual de información internacional de vuelo u otro similar que contenga información concerniente a los requisitos operacionales pertinentes del país extranjero.

135.83 Información de operación requerida.

a) El explotador de una aeronave debe proveer al piloto para su uso, en la forma adecuada y actualizada, el siguiente material:

1) Una lista de control de procedimientos (lista de chequeo);

2) Para aeronaves multimotores o con tren retractable, una lista de chequeo, de emergencia, conteniendo los procedimientos requeridos por el párrafo (c) de esta sección, según corresponda;

3) Las cartas aeronáuticas pertinentes;

4) Para operaciones IFR, cartas de navegación en ruta, de área terminal, de aproximación y de rodaje;

5) Para aeronaves multimotores, datos de rendimiento (performance) de ascenso con un motor inoperativo, y si la aeronave esta aprobada para volar en IFR, los datos deben ser suficientes como para permitir al piloto cumplimiento del párrafo 135.181 (a)(2).

b) Toda lista de chequeo requerida por el párrafo (a)(1) de esta sección debe contener los siguientes procedimientos:

1) Antes del arranque del motor;

2) Antes de despegue;

3) Crucero;

4) Antes de aterrizaje;

5) Después del aterrizaje; y

6) Lista de chequeo final.

c) Toda lista de chequeo de emergencia requerida por el párrafo (a)(2) de esta sección debe contener los siguientes procedimientos, según corresponda:

1) Operación de emergencia del combustible, el sistema hidráulico, eléctrico y mecánico;

2) Operación de emergencia de instrumentos y controles;

3) Procedimiento de motor inoperativo;

4) Cualquier otro procedimiento de emergencia necesario para la seguridad.

135.85 Transporte de personas que no cumplan las disposiciones referentes al transporte de pasajeros.

Las siguientes personas pueden ser llevadas a bordo de una aeronave sin cumplir con los requisitos de este RAD, referidos a transporte de pasajeros:

a) Un miembro de la tripulación o un empleado del titular de certificado;

b) Una persona necesaria para la manipulación segura de animales llevados en la aeronave;

c) Una persona necesaria para la manipulación segura de mercancías peligrosas;

d) Una persona que efectué tareas de guardia de seguridad o de honor durante un vuelo realizado bajo una autorización del Gobierno de la República Dominicana;

e) Un inspector de la DGAC conduciendo una inspección de ruta;

f) Una persona autorizada por la DGAC que está realizando un trabajo relacionado con una operación de carga del explotador.

135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.

Ninguna persona puede llevar carga, inclusive equipaje de mano en una aeronave, a menos que:

a) Sea llevada en un contenedor aprobado de carga, cajón o compartimiento aprobado e instalado en la aeronave;

b) Esté fijada por un medio aprobado; o

c) Esté transportada de acuerdo a lo siguiente:

1) Que la carga esté apropiadamente fijada por un cinturón de seguridad u otro medio de suficiente de resistencia de forma tal que de eliminar la posibilidad de movimiento en cualquier condición que se pueda producir ya sea en tierra o en vuelo y que el equipaje de mano esté colocado adecuadamente para prevenir su movimiento durante turbulencia del aire.

2) Que esté embalada o cubierta para evitar posibles daños a los pasajeros;

3) Que no imponga carga sobre estructura de asientos o del piso, que exceda los límites de carga para estos componentes;

4) Que no esté colocada en una posición que obstaculice el acceso o uso de una salida de emergencia o salida regular requerida, o el uso del pasillo entre la cabina de mando, la cabina de pasajeros o que esté colocada en una posición que obstaculice a los pasajeros la visión de los letreros de "cinturón de seguridad", "no fumar" o cualquier otro letrero requerido de salida, a menos que otro letrero auxiliar esté provisto para notificar a los mismos;

5) Que no esté colocada directamente sobre los pasajeros, en sus asientos;

6) Que esté alojada de acuerdo a este RAD, para despegue y aterrizaje;

7) Para operaciones de carga solamente, el párrafo (c)(4) de esta sección, no es aplicable si la carga está alojada de tal modo que por lo menos una salida de emergencia o salida regular, esté disponible para todos los ocupantes, de modo que puedan salir de la aeronave sin obstáculos en los casos de emergencia.

d) Todo asiento de pasajeros debajo del cual se aloje el equipaje, deberá proveer condiciones tales, que el equipaje no pueda deslizarse bajo los movimientos severos de las fuerzas de inercia máxima especificadas en las regulaciones de aterrizaje de emergencia, bajo las que la aeronave fue certificada.

e) Cuando la carga es transportada en compartimientos de carga diseñados para permitir la entrada de un miembro de la tripulación para extinguir el fuego que pueda ocurrir durante un vuelo, la carga debe estar colocada de tal modo que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido del extinguidor.

135.89 Requisitos a los pilotos: Uso de oxígeno.

a) Aeronaves con cabina no presurizada. Todo piloto de una aeronave con cabina no presurizada debe usar oxígeno continuo cuando vuele:

1) A altitudes sobre los 10,000 pies hasta 12,000 pies sobre el nivel del mar, si el vuelo dura más de 30 minutos a estos niveles; y

2) Sobre los 12,000 pies MSL, sobre el nivel del mar.

b) Aeronaves con cabina presurizada:

1) Siempre que una aeronave presurizada sea operada a una altitud de presión de cabina mayor a los 10,000 pies MSL, todo piloto debe cumplir con el párrafo (a) de esta sección;

2) Siempre que una aeronave presurizada sea operada a una altitud de presión de cabina sobre los 25,000 pies hasta los 35,000 pies MSL, a menos que todo piloto tenga una máscara de oxígeno de rápida colocación:

i) Por lo menos uno de los pilotos al mando, debe usar una máscara de oxígeno, garantizada y cerrada herméticamente, que suministre oxígeno todo el tiempo o lo haga automáticamente cuando la presión de la altitud de cabina exceda los 12,000 pies sobre el nivel medio del mar; y

ii) Por lo menos uno de los pilotos que se encuentre al mando en la cabina debe tener una máscara de oxígeno conectada a un suministro que esté disponible de manera que le permita colocársela en el rostro siendo sellada y garantizada para su uso.

3) Siempre que una aeronave con cabina presurizada sea operada a altitudes superiores a los 35,000 pies MSL, al menos uno de los pilotos en funciones, debe usar una máscara de oxígeno, sellada y asegurada, requerida por el párrafo (2)(i), de esta sección.

4) Si uno de los pilotos deja su puesto cuando se encuentren operando por encima de los 25,000 pies MSL, el otro piloto en funciones debe colocarse la máscara de oxígeno y usarla hasta que el primero retorne a su puesto respectivo.

135.91 Oxígeno para el uso médico de los pasajeros.

a) Excepto lo previsto en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ningún titular de certificado puede permitir el transporte u operación del equipo para almacenamiento, generación o suministro de oxígeno médico, a menos que la unidad esté construida de tal modo que todas sus válvulas, herrajes y medidores estén protegidos contra daños durante el transporte u operación, y a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) El equipo deberá ser:

i) Aprobado o en conformidad con los requisitos de fabricación del embalaje, marcación, rotulación y mantenimiento establecido por la autoridad competente;

ii) Cuando es propiedad del titular del certificado, mantenido bajo su programa aprobado de mantenimiento;

iii) Libre de contaminantes inflamables en toda la superficie exterior; y

iv) Asegurado adecuadamente.

2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma líquida, el equipo debe tener un programa de mantenimiento aprobado desde el momento de la compra o desde que fue vaciado por última vez;

3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:

i) Cuando es propiedad del titular de certificado, debe ser mantenido bajo su programa aprobado de mantenimiento; y

ii) La presión en cualquier cilindro de oxígeno no debe exceder la presión nominal del cilindro.

b) Ninguna persona debe fumar y ningún titular de certificado debe permitir fumar a menos 10 pies (3 mts) del almacenamiento y del equipo dispensador de oxígeno llevado bajo el párrafo (a) de esta sección.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una persona, si no fue instruida en el uso del equipo del oxígeno médico, a conectar o desconectar botellas de oxígeno u otro componente auxiliar mientras un pasajero esté a bordo de la aeronave.

d) El párrafo (a)(1)(i) de esta sección no es aplicable cuando éste equipo es provisto por un servicio profesional o de emergencia médica para el uso a bordo de una aeronave en una emergencia médica, cuando no se dispone de otro medio práctico de transporte (inclusive otro propiamente equipado por el explotador) y la persona transportada por emergencia médica está acompañada por una persona instruida en el uso del oxígeno médico.

e) Todo titular de certificado que bajo la autorización del párrafo (d) de esta sección se desvía de lo determinado en el párrafo (a)(1)(i) de esta sección durante una emergencia médica, deberá dentro de los diez (10) días hábiles, comunicar por escrito a la DGAC la operación realizada describiendo la misma y exponiendo las razones que motivaron tal desvío.

135.93 Piloto automático: Altura mínima a usar.

a) Ninguna persona puede usar el piloto automático a una altitud sobre el terreno menor a los 500 pies o menor, al doble de la altitud de pérdida máxima especificado en el manual de vuelo de la aeronave aprobada para el caso de falla del piloto automático, cualquiera que sea mayor.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, la DGAC expide especificaciones de operaciones para permitir el uso de un sistema aprobado de piloto automático con capacidad automática durante el despegue y la fase inicial de ascenso del vuelo, siempre que:

1) El manual de vuelo de la aeronave especifique una altura mínima de acople y restricción de certificación.

2) El sistema no sea acoplado previo a la restricción de certificación mínima para acople especificada en el manual de vuelo de la aeronave, o una altura especificada por la DGAC, cualquiera que sea más mayor; y

3) La DGAC, encuentre que el uso del sistema, no afectará de otra manera las normas de seguridad requeridas por esta sección.

135.95 Personal de vuelo: Limitaciones en el uso de servicios.

Ningún titular de certificado debe usar los servicios de ninguna persona como personal de vuelo, a menos que la persona que desempeñe esos servicios:

a) Tenga una licencia apropiada y vigente; y

b) Esté calificada bajo el RAD 61 para la operación para la cual es requerida.

135.97 Aeronaves e instalaciones para demostrar experiencia de vuelo.

Todo titular de certificado debe proveer la aeronave y las facilidades que permitan a cada uno de sus pilotos mantener y demostrar sus conocimientos y habilidades para conducir todas las operaciones para la cual están autorizados.

135.99 Composición de la tripulación de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave con menos tripulación que la mínima establecida en las limitaciones de operación de la misma, o en el manual de vuelo requerido en este RAD para la clase de operación que ha de ser conducida.

b) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave sin un copiloto, si esa aeronave tiene una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de pilotos de diez (10) ó más asientos.

135.100 Deberes de la tripulación de vuelo.

a) Ningún titular de certificado puede permitir, durante cualquier fase crítica del vuelo, funciones distintas a aquellas estrictamente necesarias para la operación segura de la aeronave, tales como ordenar servicios de la cocina (galley); confirmar conexiones a pasajeros, promocionar a la compañía aérea, anuncios de pasajeros, señalamiento de puntos externos de interés, llenar papeles o registros; etc.

b) Ningún tripulante de vuelo puede comprometerse en, ni puede ningún piloto al mando permitir, ninguna actividad durante una fase crítica de vuelo que podría distraer cualquier tripulante de vuelo del cumplimiento de sus deberes o que podría interferir en modo alguno con la conducta adecuada de esas obligaciones. Actividades como ingerir alimentos, involucrarse en conversaciones no esenciales entre tripulantes de la cabina abierta o de pilotaje y los de la cabina para pasajeros o carga, y publicaciones de lectura que no esté relacionada a la conducta adecuada del vuelo, no son requeridas para la segura operación de la aeronave.

c) Para los propósitos de esta sección, fases críticas de vuelo incluyen todas las operaciones de tierra, incluidas el rodaje, despegue y aterrizaje, y todas las otras operaciones de vuelos conducidas por debajo de 10,000 pies; salvo que se esté en vuelo de crucero.

135.101 Segundo al mando requerido en condiciones de IFR.

Excepto lo previsto en 135.103, ninguna persona puede operar una aeronave llevando pasajeros bajo condiciones IFR, al menos que haya un piloto cumpliendo la función de copiloto a bordo.

135.103 Excepciones al requisito de segundo al mando: Operaciones en IFR.

El piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros, puede conducir operaciones IFR sin un piloto, cumpliendo las funciones de segundo al mando, bajo las siguientes condiciones:

a) Un despegue puede ser conducido bajo condiciones de regla de vuelo por instrumentos (IFR) si los reportes meteorológicos o pronósticos del tiempo, o cualquier combinación de ambos, indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada de vuelo permite el vuelo bajo reglas de vuelo visuales (VFR) dentro de los 15 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero desde el aeropuerto de despegue.

b) Vuelos bajo IFR pueden ser conducidos en ruta si condiciones de tiempo no pronosticados por debajo de los mínimos VFR establecidos son encontrados en ruta de un vuelo que fue planeado a ser conducido bajo VFR.

c) Una aproximación IFR puede ser conducida si, al arribo al aeropuerto de destino, las condiciones de tiempo no pronosticados no permiten completar dicha aproximación bajo VFR.

d) Cuando sean conducidas operaciones de vuelo IFR bajo esta sección:

1) La aeronave debe estar adecuadamente equipada para las mismas;

2) El piloto debe estar autorizado a conducir estas operaciones;

3) El vuelo debe ser conducido en concordancia con una autorización CTA bajo IFR.

Operaciones IFR con pasajeros no podrán ser realizadas bajo esta sección, salvo que se cuente con una tripulación mínima de dos (2) pilotos según la sección 135.99.

135.107 Requisitos de tripulantes de cabina.

Ningún titular de certificado puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de los pilotos, a menos que haya un tripulante de cabina en dicha aeronave.

135.109 Piloto al mando o segundo al mando: Designación requerida.

a) Todo titular de certificado debe designar a:

1) Un (1) piloto al mando para cada vuelo; y

2) Un (1) copiloto para cada vuelo que requiera dos (2) pilotos.

b) El piloto al mando designado por el titular de certificado, debe permanecer al mando durante todo el vuelo.

135.111 Segundo al mando requerido en operaciones categoría II.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.113 Ocupación del asiento del piloto por un pasajero.

Ningún titular de certificado puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de ocho (8) asientos para pasajeros, excluyendo los asientos de los pilotos, si alguna persona, distinta a otro piloto, copiloto, chequeador o inspector de la DGAC, ocupa uno de los asientos de pilotos.

135.115 Manipulación de los controles de vuelo.

Ningún piloto al mando debe permitir a persona alguna manipular los controles de vuelo de la aeronave durante un vuelo conducido bajo este RAD, a menos que esa persona sea:

a) Un piloto empleado por el titular de certificado, que esté habilitado en la aeronave; o

b) Un representante de seguridad autorizado por la DGAC quien tiene la autorización del piloto al mando, es calificado en la aeronave y está chequeando las operaciones de vuelo.

135.117 Instrucción breve a los pasajeros antes del vuelo (briefing).

a) Antes de todo despegue, el piloto al mando de una aeronave con pasajeros debe asegurarse de instruir oralmente a todos sus pasajeros en:

1) **Fumar:** Todo pasajero debe estar instruido sobre cuándo, dónde y bajo qué condiciones el fumar está prohibido. Esta instrucción (briefing) incluirá una declaración de que las regulaciones dominicanas requieren

el cumplimiento por parte de los pasajeros, con los avisos de información a pasajeros, letreros fijos, áreas designadas con fines de seguridad como áreas de no fumar e instrucciones de la tripulación con respecto a estos puntos. La instrucción (briefing) debe también incluir una declaración, si la aeronave está equipada con un baño, que las regulaciones dominicanas prohiben, dañar o destruir cualquier detector de humo que esté instalado en el baño de una aeronave, prohibe además fumar en los baños y cuando sea aplicable fumar en la cabina de pasajeros;

2) **El uso de cinturones de seguridad:** Incluyendo instrucciones sobre cómo abrochar y desabrochar los cinturones de los pasajeros. Esta declaración debe incluir una declaración de que las regulaciones requieren el cumplimiento por parte de los pasajeros, con las señales de información a los pasajeros y las instrucciones de la tripulación concerniente al uso de cinturones de seguridad;

3) **Respaldos de asientos:** Los respaldos de asientos se colocarán en posición vertical antes de todo despegue y aterrizaje;

4) **Puertas de entrada y salidas de emergencia:** La ubicación y la forma de abrir las puertas de entrada y salida de pasajeros y las salidas de emergencia;

5) **Equipos de supervivencia y primero auxilios:** Localización;

6) **Equipos de supervivencia y flotación:** Si la operación se realiza sobre el agua, procedimientos para uso del equipo de flotación requerido;

7) **Utilización del sistema de oxígeno:** Si la operación implica vuelo sobre los 12,000 pies de altitud MSL, el uso del oxígeno normal y de emergencia; y

8) **Equipos extintores de incendio:** Localización y operación de los extintores de incendio.

b) Antes de todo despegue, el piloto al mando debe asegurarse que en caso de emergencia, cualquier persona que pueda necesitar la asistencia de otra para moverse rápidamente a una salida, sea atendida por quien haya recibido las instrucciones de los procedimientos a seguirse en caso de una evacuación.

c) La instrucción oral requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser dada por el piloto al mando o por algún miembro de la tripulación.

d) No obstante lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, para aeronaves certificadas, para llevar diecinueve (19) pasajeros o menos, las instrucciones orales

requeridas por el párrafo (a) de esta sección, debe ser dada por el piloto al mando, un miembro de la tripulación u otra persona designada por el explotador y aprobada por la DGAC.

e) La instrucción oral requerida por el párrafo (a) de esta sección debe ser complementada por tarjetas impresas que deben ser llevadas a bordo, para el uso y lectura de todo pasajero. Estas tarjetas deben:

1) Corresponder al modelo, tipo y clase de aeronave, que las porta;

2) Contener un diagrama y un método de operar las salidas de emergencia;

3) Contener otras instrucciones necesarias para el uso del equipo de emergencia a bordo.

f) La instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección, debe ser realizada por medio de ayudas que permitan que estas resulten audibles para cada pasajero en niveles de ruidos normales.

135.119 Prohibición de la transportación de armas.

Ninguna persona debe, mientras está a bordo de una aeronave, siendo operada por un titular de certificado, portar encima o cerca un arma de fuego o punzante; de ninguna manera, ni encubierta ni descubierta. Esta sección no aplica para:

a) Oficiales militares o autoridades policiales y de seguridad del Estado en misiones oficiales claramente comprobadas y autorizadas por el titular del certificado.

b) Tripulantes y otras personas autorizadas por el titular de certificado.

135.121 Bebidas alcohólicas.

a) Ninguna persona podrá consumir bebidas alcohólicas a bordo de una aeronave de pasajeros, salvo que se le ofrezca como parte del servicio.

b) Ningún titular de certificado puede servir cualquier bebida alcohólica a cualquier persona a bordo, que muestre signos de embriaguez.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a bordo de la aeronave a una persona con signos de embriaguez.

135.122 Almacenamiento de comidas, bebidas y equipos de servicio de pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y el aterrizaje.

a) Ningún titular de certificado debe iniciar el movimiento de una aeronave en superficie, despegar o aterrizar cuando cualquier alimento, bebida o equipo de servicios esté localizado en algún asiento de pasajeros.

b) Ningún titular de certificado debe mover una aeronave en superficie, despegar o aterrizar, al menos que todo servicio de comida y bebida, y toda mesita de servicio de los asientos esté debidamente guardada y asegurada en su lugar de almacenamiento.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una aeronave moverse en superficie, despegar o aterrizar al menos que todo equipo del servicio de pasajeros esté debidamente asegurado y guardado en su lugar de almacenamiento.

d) Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los miembros de la tripulación en relación al cumplimiento de las normas de esta sección.

135.123 Tareas de emergencia y de evacuación de emergencia.

a) Todo titular de certificado debe asignar a cada tripulante requerido de acuerdo al tipo de aeronave, las funciones necesarias a ser desempeñadas en una emergencia o en una situación que requiera una evacuación de emergencia. El titular de certificado deberá asegurarse que esas funciones puedan ser realizadas prácticamente para enfrentar cualquier emergencia razonablemente anticipada, incluyendo la incapacidad de tripulantes o su inhabilidad para alcanzar la cabina de pasajeros por causa de alguna carga movediza en aeronaves de combinación carga pasajeros.

b) El titular de certificado debe describir en el manual requerido bajo 135.21, las funciones de cada categoría de tripulante asignado según párrafo (a) de esta sección.

135.125 Seguridad de la aeronave.

El titular de certificado que conduzca operaciones bajo este RAD debe cumplir con los requisitos aplicables de seguridad del RAD 108.

135.127 Información a los pasajeros.

a) Ninguna persona puede conducir un segmento de vuelo programado en el cual fumar está prohibido, a menos que los letreros de información al pasajero de "No Fumar" (no smoking) estén encendidos durante el segmento de vuelo entero, o uno o más avisos de "No Fumar" (no smoking) reuniendo los requisitos del RAD, estén puestos durante el segmento de vuelo entero. Si ambos son usados, los letreros encendidos y los avisos puestos, los letreros deben permanecer encendidos durante el segmento de vuelo entero.

b) Ninguna persona debe fumar mientras están encendidos los letreros de "No Fumar" (no smoking") o mientras los avisos de "No Fumar" (no smoking), estén puestos. Excepto que el piloto al mando autorice fumar en la cabina de vuelo si esta está físicamente separada de la cabina de pasajeros, excepto durante cualquier movimiento de una aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

c) Ninguna persona debe fumar en cualquier lavatorio de una aeronave.

d) Ninguna persona puede operar una aeronave con un lavatorio equipado con un detector de humo, a menos que haya en ese lavatorio un letrero en el cual se lea: "Las regulaciones dominicanas penalizan el intento de daño al detector de humo en este lavatorio".

e) Ninguna persona debe intentar dañar, inutilizar o destruir el detector de humo del lavatorio de una aeronave.

f) En segmentos de vuelo, otros que no sean esos descritos en el párrafo (a) de esta sección, el letrero de "No Fumar" (no smoking) requerido por 135.177 (a)(3) de este RAD, debe ser prendido durante cualquier movimiento de la aeronave en la superficie, durante todo despegue o aterrizaje, y a cualquier otra hora considerada necesaria por el piloto al mando.

g) Los requisitos de información al pasajero, ordenados en los párrafos RAD 91.517 (b) y (d) de este Reglamento, son en adición a los requisitos de esta sección.

135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción de niños.

Un(a) niño(a) menor de dos (2) años podrá ser sostenido(a) por un adulto ocupa un asiento o litera o un sistema contenedor de niños aprobado, ofrecido por el titular del certificado, bajo las condiciones estipuladas en el RAD 121.311.

135.129 Fila de asientos contiguos a las salidas de emergencia.

Los requisitos de información a los pasajeros respecto a asientos próximos a las salidas de emergencia descritos en el RAD 121.585, son también requisitos de este RAD.

Sección "C" - Aeronaves y Equipos

135.141 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos que deben cumplir las aeronaves y equipos utilizados en operaciones regidas por este RAD. Estos requisitos son en adición a los requisitos para aeronaves y equipos contemplados en el RAD 91 de este Reglamento.

135.143 Requisitos generales.

a) Ninguna persona debe operar una aeronave, a menos que esa aeronave y sus equipos cumplan con los requisitos de esta sección.

b) Excepto lo previsto en 135.179, ninguna persona puede operar una aeronave según este RAD, a menos que los instrumentos y equipos requeridos en ella hayan sido aprobados y se encuentren operativos.

c) El ATC transponder debe cumplir con los requisitos ambientales y de rendimiento aplicables al equipo, establecido en el RAD 91.411.

135.145 Prueba demostrativa con la aeronave.

a) Ningún titular de certificado puede operar un avión turborreactor o una aeronave para la cual se exigen dos pilotos, según este RAD, para operaciones bajo condiciones VFR, si previamente esa aeronave, o una aeronave de la misma marca y diseño similar, no ha sido probada en operación bajo este RAD, a menos que, en adición a las pruebas de certificación de la aeronave, por lo menos sea realizado un número apropiado de vuelos que demuestren capacidad operativa aceptable a la DGAC y que no sea menor de tres (3) vuelos y cuyo total no sea menor de quince (15) horas, que hayan sido realizadas por el titular de certificado y que incluyan:

1) Cinco (5) horas nocturnas, si son autorizados vuelos nocturnos;

2) Cinco (5) procedimientos de aproximación por instrumentos, bajo condiciones simuladas; o en condiciones instrumentales reales (IMC), si se tiene que autorizar vuelo en condiciones IFR;

3) Entrar a un número representativo de aeropuertos en ruta, según lo determinado por la DGAC.

b) Ningún titular de certificado debe llevar pasajeros en la aeronave durante esta demostración, excepto aquellos necesarios para hacer las pruebas y aquellos designados por la DGAC para observarlas. Sin embargo, se puede llevar a cabo entrenamiento de pilotos en vuelo durante tales pruebas.

c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, una aeronave no es considerada de "diseño similar" si una alteración incluye:

1) La instalación de motores diferentes a los de la certificación original; o

2) Alteraciones a la aeronave o sus componentes, que cambien las características de vuelo.

d) La DGAC, puede autorizar desviaciones si encuentra circunstancias especiales que hacen innecesario el cumplimiento completo de esta sección.

135.147 Comandos dobles requeridos.

Ninguna persona debe operar una aeronave en operaciones que requieran dos (2) pilotos, a menos que esté equipada con doble comando funcionando.

135.149 Requisitos de equipo: Generalidades.

Ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que la misma esté equipada con:

a) Un (1) altímetro sensitivo ajustable por presión barométrica;

b) Un (1) equipo de calefacción o deshielo, para cada carburador o en el caso de un carburador de presión, una fuente alternativa de aire;

c) En aeronaves con motores de turbina, dos (2) horizontes artificiales y un tercer indicador que:

1) Esté alimentado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

2) Mantenga una operación confiable, durante un mínimo de treinta (30) minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

4) Esté operativo, sin necesidad de seleccionarlo, después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

5) Esté ubicado en una posición que lo haga claramente visible, y utilizable desde la posición del piloto; y

6) Esté iluminado apropiadamente durante todas las fases de vuelo.

d) Para aeronaves impulsadas por motores a turbina, cualquier otro equipo que la DGAC pueda requerir.

135.150 Sistemas de comunicación con el pasajero (PA) y de intercomunicación de la tripulación.

Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de diecinueve (19) pasajeros, excluyendo los asientos de pilotos, a menos que esté equipada con:

a) Un sistema de comunicación con el pasajero que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de intercomunicación de la tripulación requerida por el párrafo (b) de esta sección, excepto por teléfonos, auriculares, micrófonos o interruptores;

2) Debe estar adecuadamente certificado bajo el RAD 21.305 de este Reglamento;

3) Sea accesible para uso inmediato, desde toda cabina de mando de piloto;

4) En toda salida de emergencia a nivel del piso, tenga un asiento de tripulante de cabina adyacente, tenga un micrófono que sea rápidamente accesible al tripulante de cabina sentado, excepto que un micrófono pueda servir para más de una salida, previendo que la proximidad de las salidas permita las comunicaciones verbales no asistidas, entre los tripulantes de cabina sentados;

5) Sea posible de operar dentro de diez (10) segundos por un tripulante de cabina en aquellos puestos de la cabina de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible;

6) La transmisión debe ser audible desde todos los asientos de pasajeros, sanitarios, asientos de auxiliares de a bordo y puestos de trabajo; y

7) Debe ser capaz de operar, por al menos diez minutos cuando todas las otras fuentes de energía eléctrica de la aeronave estén inoperativas.

b) Un (1) sistema de intercomunicación de tripulación que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con los pasajeros, requerido por el párrafo (a) de esta sección, excepto por teléfonos, auriculares, micrófonos, interruptores.

2) Esté adecuadamente certificado por la DGAC;

3) Provea comunicación entre la cabina de mando; y

i) Todo compartimiento de pasajeros; y

ii) Toda cocina (galley) localizada en un nivel distinto de la cabina principal de pasajeros.

4) Sea accesible para uso inmediato, desde la cabina de mando de los pilotos;

5) Sea accesible para usar desde al menos uno (1) de los puestos de tripulante de cabina en todo compartimiento de pasajeros;

6) Sea posible su operación dentro de los diez (10) segundos por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en el compartimiento de pasajeros, desde los cuales su uso sea accesible; y

7) En aviones grandes con motores de turbinas:

i) Sea accesible para uso en suficientes puestos de auxiliar de a bordo, de forma tal que todas las salidas de emergencia, o vías de acceso a aquellas salidas (en el caso de salidas ubicadas dentro de las cocinas de a bordo) en toda cabina de pasajeros sea observable desde uno o más de esos puestos equipados;

ii) Se tenga un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales, para que los miembros de la tripulación alerten a los tripulantes de cabina y viceversa;

iii) El sistema de alarma requerido por el párrafo (b)(7)(ii) de esta sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada sea diferente entre una llamada normal o una de emergencia; y

iv) Cuando la aeronave está en tierra debe proveer medios de intercomunicación, entre el personal de tierra y al menos dos (2) tripulantes cualquiera, en la cabina de mando. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra, debe estar ubicado de modo que el personal que usa el sistema, pueda evitar ser visto desde dentro de la aeronave.

135.151 Registrador de voces de cabina (cockpit voice recorder).

a) Ninguna persona podrá operar un avión multimotor propulsado por motor de turbina, o un helicóptero que tenga seis (6) o más asientos de pasajeros y para el cual se requieren, por certificación o regulaciones de operación, dos (2) pilotos, a menos que el mismo esté equipado con un registrador de voces de cabina de piloto aprobado que:

1) Esté instalado apropiadamente.

2) Se opere continuamente desde su puesta en funcionamiento, durante la lectura de la lista de chequeo antes del vuelo, hasta completar la lista de chequeo final, al término del vuelo.

b) Ninguna persona podrá operar un avión o helicóptero multimotor propulsado por motor de turbina que tenga veinte (20) o más asientos de pasajeros, a menos que esté equipado con un registrador de voces de cabina de piloto aprobado que:

1) Esté instalado apropiadamente.

2) Se opere continuamente desde su puesta en funcionamiento durante la lectura de la lista de chequeo antes del vuelo, hasta completar la lista de chequeo final, al término del vuelo.

c) En caso de accidente o incidente que requiera participación inmediata de la DGAC, y que provoque como resultado la finalización del vuelo, el titular del certificado deberá guardar la información grabada por un período no menos de sesenta (60) días, o en caso de que sea requerido por la DGAC, por un período mayor. La información obtenida del registrador podrá ser usada para ayudar a determinar la causa del accidente o incidente conjuntamente con las investigaciones.

La DGAC no utilizará el contenido de la grabación en ningún tipo de acción judicial (penal o civil) contra los tripulantes o personal eventualmente involucrado.

d) Para aquellas aeronaves equipadas para registrar, sin interrupción, las señales auditivas recibidas por un micrófono de máscara, o equipo de auriculares con micrófono incorporado, se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo utilicen el mismo por debajo de los 18,000 pies de altitud.

e) Para cumplir con esta sección, puede ser usado un registrador de voces de cabina aprobado, que tenga una característica de borrado, de forma tal que durante la operación del registrador la información:

1) Sea grabada según el párrafo (a) de esta sección y mantenga lo grabado durante los últimos 15 minutos; o

2) Sea grabada según el párrafo (b) de esta sección, y mantenga lo grabado durante los últimos 30 minutos.

135.152 Registradores de vuelo (flight data recorders).

a) Excepto como está provisto en el párrafo (h) de esta sección, ninguna persona puede operar bajo este RAD un avión impulsado por multimotores, por turbina, o helicóptero, teniendo una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier

asiento de tripulante requerido, de 10 hasta 19 asientos, que fue entrada al registro de los EE.UU. después, o que fue registrada fuera de los EE.UU. y agregada a las especificaciones de operaciones del operador de los EE.UU. después del 11 de octubre del 1991, a menos que esté equipada con una o más grabadoras de información de vuelo aprobadas, que usen un método de devolver fácilmente esos datos desde el medio de almacenamiento de datos. Los parámetros especificados en cualquiera de los apéndices B, o C, de este RAD, según sean aplicables deben ser gravados dentro del rango, precisión, resolución, e intervalos de grabación como es especificado, El grabador deberá retener no menos de 25 horas de la operación de la aeronave.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave multimotor, propulsado a turbina, que tenga entre veinte (20) y treinta (30) asientos de pasajeros o un helicóptero multimotor, propulsado a turbina que tenga veinte (20) o más asientos, a menos que el mismo esté equipado con uno (1) o más registradores de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento

de datos y un método de fácil recuperación de dichos datos del medio de almacenamiento. Los parámetros indicados más abajo deberán ser registrados dentro de los rangos de exactitud, poder de resolución e intervalos de muestreo como está especificado en los Apéndices "D" y "E".

1) Con excepción de lo previsto en el párrafo (b) (3) de esta sección, para aquellas aeronaves que se les ha otorgado el certificado de Tipo en su país de origen antes del 1 de octubre de 1969, se deberán registrar, como mínimo, los siguientes parámetros:

i) Hora (Time);

ii) Altitud;

iii) Velocidad de la aeronave;

iv) Aceleración vertical;

v) Dirección o rumbo magnético (heading);

vi) Tiempo de toda transmisión por radio ya sea desde o hacia el ATC;

vii) Actitud de cabeceo (pich control);

viii) Actitud de rolido (ladeo)(roll attitude);

ix) Aceleración longitudinal;

x) Posición de la palanca de mando o de las superficies de control de cabeceo (pich trim position); y

xi) Empuje de cada motor (thrust).

2) Con excepción de lo previsto en el párrafo (b)(3) de esta sección, para aquellas aeronaves que se les ha otorgado el Certificado Tipo en su país de origen después del 30 de septiembre de 1969, se deberán registrar, como mínimo, los siguientes parámetros:

i) Hora (Time);

ii) Altitud;

iii) Velocidad del aire;

iv) Aceleración vertical;

v) Dirección o rumbo magnético (heading);

vi) Tiempo de cada transmisión por radio ya sea desde o hacia el ATC;

vii) Actitud de cabeceo (pich attitude);

viii) Actitud de rolido (roll attitude);

ix) Aceleración longitudinal;

x) Posición de compensación de cabeceo (trim);

xi)Posición de la palanca de mando o de las superficies de mando de cabeceo;

xii) Posición de las superficies de control lateral o del comando de control;

xiii) Posición de pedales del timón de dirección o de la superficie de control de guiñada;

xiv) Empuje de cada motor;

xv) Posición de cada inversor de empuje;

xvi) Posición del comando de aletas (flaps) o de las aletas (flaps) de borde salida; y

xvii) Posición del comando de aletas (flaps) o de las aletas (flaps) de borde de ataque.

3) Para aquellas aeronaves fabricadas después del 11 de octubre de 1991, todos los parámetros listados en el Apéndice "D" o "E", como sea aplicable, de este RAD deberán ser registrados.

c) Siempre que un registrador de vuelo requerido por esta sección sea instalado, deberá ser operado continuamente a partir del instante en que la aeronave comienza su recorrido de despegue, o el helicóptero comienza su punto de despegue, hasta que la aeronave haya completado el recorrido de aterrizaje, o el helicóptero haya aterrizado en su destino.

d) Con excepción de lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, y exceptuando los datos registrados y luego borrados como está autorizado y especificado en este párrafo, todo titular de certificado debe conservar los datos registrados establecidos en el párrafo (a) de esta sección, hasta que la aeronave haya estado operando por un período de por lo menos veinticinco (25) horas del tiempo de operación especificado en el párrafo (c) de esta sección. Además todo titular de certificado debe conservar los datos establecidos prescritos en el párrafo (b) de esta sección para una aeronave, hasta que el mismo haya estado operando por un período de por lo menos veinticinco (25) horas, y para un helicóptero hasta que el mismo haya estado operando por un período de por lo menos diez (10) horas del tiempo de operación especificado en el párrafo (c) de esta sección. Un total de una (1) hora de información grabada puede ser borrada con el propósito de probar el registrador de vuelo, o el sistema del registrador de vuelo. Cualquier eliminación de la información hecha según este párrafo debe hacerse sobre la información más antigua grabada en el momento de la prueba. Excepto según se indica en el párrafo (c) de esta sección, ningún registro necesita conservarse más de sesenta (60) días.

e) En caso de accidente o incidente, que requiera participación inmediata de la DGAC, que sea causa de la finalización del vuelo, el titular de certificado debe sacar el registrador de vuelo de la aeronave, y guardar los datos registrados requeridos por los párrafos (a) y (b) de esta sección por un período de por lo menos sesenta (60) días o por un período más largo según sea requerido por la DGAC.

f) Todo registrador de parámetros de vuelo, requerido por esta sección, debe haber sido instalado por el fabricante de la aeronave, o siguiendo sus instrucciones y estar amparado por un certificado tipo (TC) o un certificado tipo suplementario (STC):

1) Para aeronaves fabricadas en o antes del 18 de agosto del año 2000 y todas las otras aeronaves; toda registradora de datos de vuelo requerido por esta sección debe ser instalada de acuerdo con los requisitos aplicables de la autoridad de certificación. Debe establecerse una correlación entre las lecturas registradas en el registrador de datos de

vuelo de la velocidad de la aeronave, la altitud y el rumbo y las correspondientes lecturas (considerando los factores de corrección) de los instrumentos del primer piloto. Esta correlación debe cubrir todo el rango de velocidades, a las cuales la aeronave se va a operar, el rango de altitud a la cual la aeronave está limitado y los 360° del rumbo. Esta correlación se puede establecer en tierra, como sea apropiado. Esta correlación necesita ser establecida solamente en una aeronave dentro de un grupo de aeronaves:

i) Que son del mismo tipo;

ii) En los cuales los modelos de registradores de datos de vuelos y sus instalaciones son las mismas; y

iii) En los cuales no hay diferencia en los tipos de diseño, con respecto a la instalación de instrumento del primer piloto, asociados con el registrador de datos de vuelo. La calibración más reciente del instrumento, incluyendo el medio de grabación, desde la cual esta calibración es derivada, y la correlación del registrador debe ser retenida por el titular.

2) Para aeronaves fabricadas después del 18 de agosto del año 2000, cada sistema de registrador de datos de vuelo requerido por esta sección, debe ser instalado de acuerdo con los requisitos vigentes aplicables de la Autoridad Aeronáutica de certificación. Una correlación debe ser establecida entre los valores grabados por el registrador de datos de vuelo, y los correspondientes valores medidos. La correlación debe contener un suficiente número de puntos de correlación, para establecer la conversión de los valores grabados a unidades de ingeniería, o estado distinto sobre todo el rango de operación del parámetro. Excepto para aeronaves que tengan sensores separados para altitud y velocidad aérea, que son parte integral del sistema registrador de datos de vuelo, una correlación sencilla puede ser establecida para cualquier grupo de aeronaves:

i) Que sean del mismo tipo;

ii) En los cuales el sistema de registradores de datos de vuelo y su instalación son los mismos, y

iii) En los cuales no hay diferencia en el tipo de diseño con respecto a la instalación de esos sensores asociados con el sistema de registradores de datos de vuelo. Suficiente documentación para convertir los datos grabados en unidades

de ingeniería y valores discretos especificados en el Apéndice aplicable deben ser mantenidos por el titular del certificado.

g) Cada registrador de datos de vuelo requerido por esta sección, que graba los datos especificados en los párrafos (a) y (b) de esta sección, debe tener un dispositivo aprobado para ayudar en la localización del registrador bajo el agua.

h) Para aviones manufacturados antes del 18 de agosto de 1997 el siguiente tipo de avión no necesita cumplir con esta sección: de Havilland DHC-6.

135.153 Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS).

a) Excepto según se indica en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave propulsado por motores de turbina, que tenga una configuración de diez (10) o más asientos de pasajeros, excluyendo asientos de los pilotos, a menos que esté equipado con un sistema de alarma de proximidad a tierra.

b) Cualquier aeronave equipada antes del 10 de julio de 1994 con un sistema alternativo que alerte de la excesiva proximidad con el terreno, y de cualquier desviación por debajo de la pendiente de planeo por un medio visual, y/o auditivo puede seguir con ese sistema siempre que:

1) El sistema debe haber sido aprobado por el DGAC;

2) El sistema debe tener un medio de alerta al piloto cuando ocurra un funcionamiento defectuoso del mismo; y

3) Los procedimientos deben haber sido establecidos por el titular de certificado, para asegurarse que el funcionamiento del sistema pueda ser monitoreado adecuadamente.

c) Para el sistema requerido por esta sección, el manual de vuelo deberá contener:

1) Procedimientos apropiados para:

i) El uso del equipo;

ii) Que la tripulación de vuelo utilice en forma adecuada el equipo; y

iii) Poder desactivar el equipo, en casos de emergencia, o en condiciones anormales; y

2) Un diagrama de todas las fuentes de alimentación con las que se pueda operar.

d) Ninguna persona puede desactivar un sistema requerido por esta sección, excepto bajo los procedimientos del manual de vuelo.

e) Siempre que se desactive el sistema requerido por esta sección, se deberá hacer una anotación en los registros de mantenimiento de la aeronave, que incluya la fecha y hora de la desactivación.

135.155 Extinguidores para aeronaves que transportan pasajeros.

Ninguna persona puede operar una aeronave que transporte pasajeros, a menos que esté equipada con extinguidores de mano aprobados para usarse en cabina de pasajeros, cabina de mando y:

a) El tipo y la cantidad de agente extintor debe ser el adecuado para las clases de fuego que puedan ocurrir;

b) Al menos un extintor de mano, debe estar y ubicado convenientemente en la cabina de mando para uso de la tripulación; y

c) Al menos un extintor manual, debe estar ubicado convenientemente en el compartimiento de pasajeros de toda aeronave, que tenga una configuración de asientos, excluyendo los asientos de los pilotos desde (10) diez hasta (30) treinta asientos de pasajeros.

135.157 Requisitos del equipo de oxígeno.

a) **Aeronaves no presurizadas:** Ninguna persona puede operar una aeronave no presurizada en las altitudes indicadas en esta sección, a menos que esté equipada con suficiente oxígeno, y máscaras de oxígeno, para suministro a los pilotos y ocupantes cuando se vuela:

1) En altitudes entre 10.000 y 15.000 pies sobre el nivel medio del mar, se debe contar con oxígeno suficiente para al menos, el 10% de los ocupantes de la aeronave, y los pilotos, para cualquier parte o tramo del vuelo a esas altitudes cuya duración supere los 30 minutos; y

2) En altitudes sobre 15.000 pies sobre el nivel medio del mar, el oxígeno suficiente, para cada ocupante de la aeronave y todos los pilotos.

b) **Aeronaves presurizadas:** ninguna persona puede operar una aeronave presurizada:

1) En altitudes sobre 25.000 pies sobre el nivel medio del mar, a menos que tenga disponible, para cada ocupante de la aeronave, una provisión de oxígeno suplementario suficiente para al menos diez (10) minutos,

cuando sea necesario un descenso de emergencia, debido a depresurización de la cabina; y

2) Esté equipado con máscaras y oxígeno, y suficiente para los pilotos, toda vez que la altitud de presión de cabina exceda los 10.000 pies sobre el nivel medio del mar. y si la presurización de cabina falla. Para cumplir con los requisitos operativos, o para proveer un suministro de dos (2) horas para cada piloto, la que sea mayor y para suministrar cuando se vuela:

i) A altitudes superiores a los 10,000 pies y hasta 15,000 pies sobre el nivel medio del mar, se debe proveer oxígeno suficiente, por lo menos al 10% de los ocupantes de la aeronave, distintos de los pilotos, para toda parte del vuelo a esa altitud, cuya duración supere los treinta (30) minutos; y

ii) A altitudes sobre el nivel medio del mar de más de 15,000 pies, la provisión de oxígeno suficiente para cada ocupante de la aeronave distintos de los pilotos, será de al menos para una (1) hora, a menos que en todo momento durante el vuelo sobre esa altura, la aeronave pueda descender hasta 15,000 pies sobre el nivel del mar en cuatro (4) minutos;. En ese caso, la provisión de oxígeno requerida será de treinta (30) minutos.

c) El equipo exigido por esta sección debe tener un medio para:

1) Permitir a los pilotos determinar con rapidez, durante el vuelo, la cantidad de oxígeno que está fluyendo a las máscaras; o

2) En el caso de unidades de distribución individual, para permitir que cada usuario haga tales determinaciones con respecto al suministro de oxigeno y entrega de esa persona; y

3) Permitir a los pilotos usar oxígeno puro a discreción a alturas por encima de los 25,000 pies sobre el nivel del mar.

135.158 Sistemas de indicación de calentamiento del tubo pitot.

Ninguna persona puede operar una aeronave de categoría transporte equipada con un sistema de calefacción de tubo pitot, a menos que la misma esté equipada también con un sistema indicador de calefacción de tubo pitot operativo, que cumpla con los requisitos siguientes:

a) Debe incluir una luz ámbar que esté ubicada fácilmente visible a la tripulación de vuelo.

b) Debe diseñarse para alertar a la tripulación de mando, si ocurre alguna de las siguientes condiciones:

1) El sistema calefactor está desconectado "off".

2) El sistema calefactor esta conectado pero algún elemento del sistema está inoperativo.

135.159 Requisito de equipo: transportando pasajeros bajo condiciones VFR nocturno; o VFR marginal.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.161 Equipo de radio y navegación; transportando pasajeros bajo condiciones VFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radio comunicación, que sea capaz de, como mínimo durante el vuelo, transmitir y recibir de instalaciones terrestres a 25 millas (45 Km.) de distancia.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radionavegación, el cual esté capacitado para recibir señales de radio, de las instalaciones terrestres que puedan ser usadas.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radionavegación que sea capaz de recibir señales de radio desde las instalaciones terrestres, que puedan ser usadas.

135.163 Requisitos de equipo en aeronaves que llevan pasajeros bajo condiciones IFR.

Ninguna persona puede operar una aeronave bajo condiciones IFR llevando pasajeros, a menos que tenga:

a) Un (1) indicador de velocidad vertical;

b) Un (1) indicador de temperatura de aire exterior;

c) Un (1) tubo pitot con calefacción para cada velocímetro;

d) Una alarma de falla de potencia o un indicador de vacío disponible para instrumentos giroscópicos desde cada fuente de potencia;

e) Una fuente alternativa de presión estática para el altímetro, el velocímetro e indicadores de velocidad vertical;

f) Para una aeronave monomotor, un generador de electricidad, capaz de proveer energía eléctrica a todas las posibles combinaciones de cargas eléctricas en vuelo para el equipo requerido y para recarga de las baterías:

1) Dos fuentes independientes de generadores de energía eléctrica, cada uno de los cuales esté hábil para suplir todas probables combinaciones de continua carga eléctrica en vuelo para instrumentos y equipos requeridos; o

2) En adición a la fuente primaria generadora de energía eléctrica, una batería dispuesta, o una fuente alterna de energía eléctrica de todos los instrumentos requeridos y equipos necesarios para una operación segura de emergencia de la aeronave por al menos una (l) hora.

g) Para aeronaves multimotores, por lo menos dos (2) generadores de electricidad, cada uno de los cuales debe estar en un motor separado, de los cuales cualquier combinación de la mitad del número total deben estar calculados para abastecer suficiente energía eléctrica continuas; para todos los elementos requeridos y el equipo necesario, para la operación con seguridad en una emergencia de la aeronave. Excepto que, para helicópteros multimotores, los dos (2) generadores exigidos pueden estar montados en la transmisión principal; y

h) Dos (2) fuentes de energía independientes (con un medio de seleccionar una u otra) de las cuales, al menos una es un (1) generador o bomba accionada por un motor, cada una de las cuales es capaz de accionar todos los instrumentos giroscópicos, e instaladas de modo que la falla de un instrumento o fuente, no interfiera con la energía provista a los instrumentos restantes, o la otra fuente de energía, a menos que, para aeronaves monomotores, el indicador de régimen de giro tenga una fuente de energía separada de los indicadores de ladeo y cabeceo (horizonte artificial), y de dirección. Para el propósito de este párrafo, para aeronaves multimotores, cada fuente accionada por motor debe estar en un motor diferente.

i) Para el propósito del párrafo (f) de esta sección, una carga eléctrica contínua en vuelo comprende a toda aquella que consume corriente continuamente durante el vuelo, tales como equipos de radio, instrumentos alimentados eléctricamente y luces, pero no incluye cargas intermitentes ocasionales.

135.165 Requisitos de equipos de radio y de navegación para operaciones extendidas sobre agua o en condiciones IFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave con motores de turbina, que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, o una aeronave multimotor que lleva mas de 10 o menos de 20 pasajeros bajo

condiciones IFR o en operaciones extendidas sobre el agua, a menos que tenga como mínimo, el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir por lo menos una instalación terrestre, de cualquier lugar de la ruta propuesta:

1) Dos (2) transmisores.

2) Dos (2) micrófonos.

3) Dos (2) auriculares, o un (1) auricular y un (1) parlante.

4) Un (1) receptor de radiobaliza (marker beacon).

5) Dos (2) receptores independientes para navegación.

6) Dos (2) receptores independientes para comunicación.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave que no sea la especificada en el párrafo (a) de esta sección, bajo condiciones IFR, o en operaciones llevadas a cabo sobre extensiones de agua, a menos que tenga como mínimo el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir por lo menos una estación de radio terrestre:

1) Un (1) transmisor.

2) Dos (2) micrófonos.

3) Dos (2) auriculares o un auricular y un parlante.

4) Un (1) receptor de radiobaliza (marker beacon).

5) Dos (2) receptores independientes para comunicación.

6) Dos (2) receptores independientes para navegación.

7) Para operaciones extendidas sobre agua solamente, un (1) transmisor adicional.

c) Para el propósito de los párrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, un receptor es independiente, si la función de cualquier parte de él no depende del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor. Sin embargo un receptor que puede recibir tanto de navegación como de comunicación, se puede usar en lugar de un receptor de comunicaciones y un receptor de señales de navegación separados.

d) No obstante, de los requisitos del párrafo (a) y (b) de esta sección, la instalación y uso de un sistema de navegación único de largo alcance y sistema de comunicación único de largo alcance, para operaciones prolongadas sobre agua,

puede ser autorizada por la DGAC y aprobada en las especificaciones de operaciones del titular de certificado. Las siguientes están entre los factores operacionales que la DGAC puede considerar al conceder una autorización:

1) La habilidad de la tripulación de vuelo para fijar confiablemente la posición de la aeronave dentro del grado de exactitud requerido por el ATC.

2) La extensión de la ruta que va a ser volada y

3) La duración del espacio de comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF).

135.167 Equipos de emergencia para operaciones extendidas realizadas sobre agua.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extendidas realizadas sobre superficies cubiertas de agua, a menos que lleve instalado en lugares visiblemente marcados y fácilmente accesibles a los ocupantes, en prevención de la posibilidad de un acuatizaje de emergencia, el siguiente equipo:

1) Un (1) salvavidas para cada ocupante de la aeronave, aprobado y equipado con luz localizadora de supervivencia. Todo ocupante de la aeronave debe acceder fácilmente al lugar de depósito del salvavidas, desde su lugar de asiento.

2) Suficiente cantidad de balsas salvavidas aprobadas para llevar a todos los ocupantes de la aeronave.

b) Toda balsa salvavidas requerida por el párrafo (a) de esta sección deberá estar equipada con los siguientes elementos:

1) Una (1) luz de localización de supervivencia aprobada.

2) Un (1) dispositivo de señales pirotécnicas aprobado.

3) Además:

i) Un (1) cobertizo (para vela, sombrilla o colector de lluvia).

ii) Un (1) equipo (kit) de supervivencia apropiado para la zona de operaciones, en la cual opera la aeronave.

iii) Un (1) reflector de radar (o dispositivo similar).

iv) Un (1) equipo (kit) de reparación de balsa.

v) Un (1) balde de achique.

vi) Un (1) espejo para señales.

vii) Un (1) silbato de policía.

viii) Un (1) cuchillo.

ix) Una (1) botella de CO_2 para inflado de emergencia.

x) Una (1) bomba de inflado.

xi) Dos (2) remos.

xii) Una (1) línea de retención de 20 mts (soga de amarre).

xiii) Una (1) brújula.

xiv) Tinta colorante para el agua (para identificación desde el aire).

xv) Una (1) linterna a prueba de agua que tenga por lo menos dos (2) pilas tamaño "D" o equivalente.

xvi) Una provisión para dos (2) días de raciones alimenticias de emergencia que provean al menos 1000 calorías por día a cada persona de a bordo.

xvii) Por cada dos (2) personas, la balsa debe estar calculada para que transporte dos (2) lts. de agua, y/o un equipo desalinizador de agua;

xix) Un (1) equipo de pesca; y

xx) Un (1) manual de supervivencia apropiado para el área o región, en la cual opera la aeronave.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extendidas sobre agua, a menos que además de las balsas requeridas en el párrafo (a) de esta sección, cuente con un (1) transmisor localizador de emergencia (ELT) que cumpla los requisitos aplicables. Las baterías usadas en este transmisor se deben reemplazar (o recargarse si la batería es recargable) o cuando el transmisor ha estado en uso por más de una (1) hora acumulativa; Cuando el 50% de su vida útil (o para baterías recargables, 50% de su vida útil de carga) haya expirado, como está establecido por el fabricante del transmisor, según la OTE-C91 párrafo (g)(2). La nueva fecha de expiración para el reemplazo o recarga de la batería debe estar legiblemente marcada en el exterior del transmisor. Los requisitos de vida útil o vida útil de recarga de la

batería de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que no estén esencialmente afectadas, durante los probables intervalos de almacenamiento.

135.169 Requisitos adicionales de aeronavegabilidad.

a) Excepto para aeronaves de más de 10 y menos de 20 pasajeros, ninguna persona puede operar una aeronave grande, a menos que esta persona cumpla con los requisitos adicionales de aeronavegabilidad, de los RAD 121.213 hasta 121.283 y 121.307 de este Reglamento.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave pequeña impulsada por turbohélice o motor recíproco, que tenga una configuración de diez (10) ó más asientos de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, a menos que posea un certificado tipo en:

1) Categoría transporte;

2) Antes del 1º de julio de 1970, en la categoría normal y cumple con las normas adicionales de aeronavegabilidad, para aeronaves destinadas para uso en operaciones bajo el RAD 135, establecidas por la DGAC.

3) Antes del 19 de julio, e 1970, en la categoría normal y reúna las normas adicionales de aeronavegabilidad del RAD 23.

4) En la categoría normal y reúna las normas adicionales de aeronavegabilidad en el Apéndice “A”.

5) De más de 10 asientos y menos de 20 certificado bajo el RAD 23 de este Reglamento.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave pequeña con una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 10 o mas asientos, con una configuración de asientos mayor que la configuración de asientos mas grande que la configuración de asientos máxima prevista en esa aeronave en operaciones bajo este RAD, antes del 19 de agosto del 1977. Este párrafo no se aplica a:

1) Aeronaves que están certificadas en la categoría transporte; o

2) Aeronaves que cumplen con:

i) El Apéndice "A" de este RAD, siempre que su configuración de asientos, excluyendo la de la tripulación requerida, no exceda de diecinueve (19) asientos; o

d) Compartimiento de carga y equipaje:

1) Después del 20 de marzo 1991, cada compartimiento Clase C ó D, que tenga un tamaño superior a los 200 pies cúbicos en volumen, en un avión categoría de transporte tipo certificado después del 1ro. de enero 1958, debe tener cielo raso y paneles de costado que sean construidos de:

i) Resina reforzada de fibra de vidrio;

ii) Materiales que reúnan los requisitos del Apéndice "F", parte III de este RAD; o

iii) En el caso de instalaciones "liner" aprobadas antes del 20 de marzo, 1989, aluminio.

2) Para cumplir con este párrafo, el término "liner" incluye cualquier rasgo de diseño, tal como una unión o un fijador, que podría afectar la capacidad de la instalación para detener un fuego con seguridad.

135.170 Materiales para compartimientos interiores.

Ninguna persona puede operar una aeronave bajo este RAD, a menos que cumpla con los requisitos de certificación del compartimiento interior de este Reglamento.

135.171 Instalación de arneses de hombro en la estación de tripulantes de vuelo.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave con motor de turbina o aeronave que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación requerida, a menos que esté equipada con un (1) arnés de hombro aprobado instalado para cada posición de tripulante de vuelo.

b) Todo tripulante que ocupe una posición con un (1) arnés de hombro, deberá ajustarse el mismo durante el aterrizaje y despegue, excepto que el arnés de hombro pueda ser desajustado, si el tripulante no puede realizar las tareas requeridas con el mismo ajustado.

135.173 Requisitos del equipo de detección de tormentas.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de diez (10) asientos de pasajeros, o más, excluyendo los asientos de los pilotos, requeridos en operaciones de transporte de pasajeros, a excepción de helicópteros, que operen bajo condiciones VFR, a menos que la aeronave esté equipado con un (1) equipo aprobado de detección de tormentas, o un (1) equipo aprobado de radar meteorológico de a bordo.

b) Ninguna persona puede operar un vuelo bajo condiciones IFR cuando los reportes meteorológicos indican que tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que puedan ser detectadas con el equipo de detección de tormentas de a bordo, requerido por el párrafo (a) de esta sección, puedan ocurrir a lo largo de la ruta de vuelo, a menos que el equipo de detección de tormentas esté en condición de operación satisfactoria.

c) Si el equipo de detección de tormentas de a bordo se vuelve inoperativo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la sección 135.21.

d) Esta sección no se aplica a aeronaves usadas durante cualquier entrenamiento de tripulantes, prueba o ferry.

e) Sin tener en cuenta alguna otra disposición de este RAD, no se requiere tener una fuente de potencia eléctrica alternativa para el equipo de radar de a bordo.

135.175 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave grande de categoría transporte en operaciones de transporte de pasajeros a menos que esté instalado en la aeronave un equipo de radar meteorológico de a bordo aprobado.

b) Ninguna persona puede iniciar un vuelo bajo condiciones IFR cuando los reportes meteorológicos indican que puedan ocurrir a lo largo de la ruta de vuelo tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que se pueden detectar con el equipo de radar meteorológico de a bordo, a menos que el equipo de radar meteorológico de a bordo requerido por el párrafo (a) de esta sección esté en condición de operación satisfactorio.

c) Si el equipo de radar meteorológico de a bordo quedara inoperativo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la sección 135.21.

d) Esta sección no se aplica a aeronaves usadas durante cualquier vuelo de entrenamiento, prueba o ferry.

e) Sin tener en cuenta alguna otra disposición de este RAD, no se requiere tener una fuente de potencia eléctrica alternativa para el equipo de radar de a bordo.

135.177 Requisitos del equipo de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más, excluyendo los asientos de los pilotos, a menos que esté equipado con el siguiente equipo de emergencia:

1) Un (1) botiquín de primeros auxilios para tratamiento de heridas que puedan ocurrir en vuelo o en un accidente menor, el cual cumpla con las siguientes especificaciones y requisitos:

   i) Todo botiquín de primeros auxilios debe ser a prueba de polvo y humedad.

   ii) Los botiquines de primeros auxilios deben estar al alcance de los tripulantes de cabina.

   iii) Una lista de su contenido indicando fecha de revisión responsable de la misma.

   iv) En el momento de despegue de cada vuelo o serie de vuelos (take off) todo botiquín de primeros auxilios debe contener, por lo menos los siguientes contenido, u otros contenidos aprobados por la DGAC:

Contenido	Cantidad
Guantes quirúrgicos (pares)	10
Vendas Adhesivas	16
Gasas Antisepticas	20
Inhalantes de amoníaco	10
Vendas de 10 cm	8
Vendas triangulares (Un metro)	5
Compuesto para quemaduras o equivalentes	6
Tablillas de brazo (no inflables)	1
Tablillas de pierna (no inflables)	1
Vendas en rollo de 10 cm. de ancho	4
Tela adhesiva (rollo normalizado)	2
Tijeras para vendas	1

2) Un hacha de dotación, debidamente asegurado, que sea accesible a la tripulación, pero inaccesible a los pasajeros durante operaciones normales.

3) Señales que sean visibles a todos los ocupantes para notificarlos cuándo está prohibido fumar y cuándo se deben ajustar los cinturones de seguridad. Las señales deben estar construidas para que puedan ser iluminadas y apagadas por un tripulante. Se deben encender en cada aterrizaje, despegue y cuando lo considere necesario el piloto al mando. La señal “no fume” debe ser iluminada cuando de conformidad con lo establecido en 135.127.

b) Cada uno de los componentes del equipo se debe inspeccionar regularmente según períodos de inspección establecidos en la especificaciones de operación, para asegurar su condición y disponibilidad inmediata para cumplir sus propósitos de emergencia indicando la fecha y el responsable de tal revisión

135.178 Equipos de emergencia adicional.

Ninguna persona puede operar bajo este RAD, una aeronave con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, al menos que tenga equipo de emergencia adicionales como los establecidos en el RAD 121.310 de este Reglamento.

135.179 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) Exista una Lista de Equipo Mínimo (MEL) para dicha aeronave aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil

2) La DGAC haya aprobado las especificaciones de operación del titular de certificado de explotación autorizando las operaciones de acuerdo con una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. La tripulación de vuelo deberá tener acceso directo en todo momento, previo al vuelo a toda la información contenida en la lista mínima de equipo aprobada en material impreso o cualquier otro medio aprobado en las especificaciones de operación del titular del certificado. Una lista de equipo mínimo aprobada a través de las especificaciones de operación constituye un cambio aprobado al diseño tipo que no requiere rectificación.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC debe:,

i) Estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante responsable del diseño de la aeronave y aprobado por el Estado que lo representa;

ii) Ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección;

iii) Proveer para la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperable.

4) Anotaciones que identifiquen los instrumentos y equipo inoperables y la información requerida por el párrafo (a)(3)(ii) de esta sección, deben estar disponibles para el piloto.

5) La aeronave es operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo y las especificaciones de operaciones que autorizan el uso de dicha lista de equipo mínimo.

b) No puede ser incluido en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada, los siguientes equipos e instrumentos:

1) Instrumentos y equipos que son, bien sea específicamente o por otra parte requeridos por Los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave está certificada y que son esenciales para operaciones seguras bajo todas condiciones de operación;

2) Instrumentos y equipos requeridos por una directiva de aeronavegabilidad para estar en condiciones operables a menos que La directiva de aeronavegabilidad estipule lo contrario;

3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas por este RAD.

c) No obstante, de los párrafos (b)(l) y (b)(3) de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperables puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo bajo 21.197 y 2 1.199 de este Reglamento.

135.180 Equipo de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave propulsada por motores de turbina que tenga una configuración de 10 a 30 asientos de pasajeros excluyendo cualquier asiento del piloto, a menos que esté equipada con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión. Si se instala el sistema TCAS II, debe ser capaz de coordinarse con unidades TCAS que cumpla con TSO C-119.

b) El manual de vuelo requerido por la sección 135.21 debe contener la siguiente información sobre el sistema TCAS I requerido por esta sección.

1) Procedimiento apropiado para:

i) El uso del equipo; y

ii) La acción apropiada de la tripulación de vuelo para la operación del equipo.

2) Una lista de todas fuentes de entrada que deben estar operativas para el apropiado funcionamiento del TCAS.

135.181 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves operadas sobre el tope de nubes en condiciones (IFR).

a) Excepto a lo previsto en los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave:

1) Monomotor llevando pasajeros sobre el tope de nubes, ó en condiciones IFR; o

2) Multimotor llevando pasajeros, sobre el tope de nubes, ó en condiciones IFR con un peso que no permitiera ascender, con el motor crítico inoperativo, por lo menos cincuenta (50) pies por minuto, cuando esté operando a altura mínima en ruta (MEA) de la ruta a volar, o a 5,000 pies sobre el nivel medio del mar (MSL), cualquiera que sea mayor.

b) No obstante, las restricciones indicadas en el párrafo (a)(2) de esta sección, helicópteros multimotores llevando pasajeros fuera de la costa pueden conducir dicha operaciones sobre el tope de nubes o en condiciones IFR, a un peso que le permita al helicóptero ascender por lo menos cincuenta (50) pies por minuto con el motor crítico inoperativo, cuando esté operando a la altura mínima en ruta (MEA) de la ruta a ser volada o a 1,500 pies sobre al nivel medio del mar (MSL) cualquiera que sea mayor.

c) Sin considerar el párrafo (a) de esta sección:

1) Si el último reporte del tiempo, o pronóstico meteorológico, o cualquier combinación de ambos, indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada (incluyendo despegue y aterrizaje) permite volar en condiciones VFR bajo el techo (si existe), y ese tiempo está pronosticado que permanecerá igual hasta por lo menos una (1) hora después del tiempo estimado de llegada al destino, una persona puede operar una aeronave sobre el tope de nube; o

2) Si el último reporte del tiempo o pronóstico meteorológico o cualquier combinación de ambos indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada permite el vuelo en condiciones VFR bajo el techo (si existe) comenzando en un punto no más de quince (15) minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero, desde el aeropuerto de salida, una persona puede:

i) Despegar del aeropuerto de salida en condiciones IFR y volar en condiciones IFR hasta un punto no más de quince (15) minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero desde ese aeropuerto.

ii) Operar una aeronave en condiciones IFR si las condiciones de tiempo pronosticada son encontradas mientras están en ruta en un vuelo planeado para ser conducido en condiciones VFR ; y

iii) Hacer una aproximación en IFR en el aeropuerto de destino si las condiciones del tiempo no pronosticadas son encontradas en el aeropuerto que no permita completar una aproximación en condiciones VFR.

d) Sin considerar el párrafo (2) de esta sección, una persona puede operar una aeronave sobre el tope de nube bajo condiciones que permita:

1) Para aeronaves multimotores, un descenso o contínuación del vuelo bajo VFR si su motor crítico falla; o

2) Para aeronave monomotor descender bajo VFR si el motor falla.

135.183 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves terrestres operadas sobre el agua.

Ninguna persona puede operar una aeronave sobre el agua, si lleva pasajeros, a menos que:

a) La altitud de vuelo le permita llegar a tierra en un aterrizaje forzoso por falla del motor.

b) Sea necesario para despegue o aterrizaje.

c) Teniendo un (1) motor crítico inoperativo, una aeronave multimotor volando con un peso que le permita elevarse por lo menos a cincuenta (50) pies por minuto y que se encuentre a una altitud de 1,000 pies sobre la superficie acuática; o

d) Sea un helicóptero equipado con los dispositivos de flotación.

135.185 Peso vacío y centro de gravedad; requisitos de actualización.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave multimotor a menos que el actual peso vacío y centro de gravedad, sean calculados en base a valores establecidos por un peso físico real de la aeronave efectuado dentro de los últimos 36 meses calendario.

b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

1) Aeronaves operadas bajo un sistema de peso y balance aprobado en las especificaciones de operación del titular de certificado.

Sección "D" - Limitaciones de Operación y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR Y VFR

135.201 Aplicabilidad.

La presente sección prescribe las limitaciones operacionales correspondientes a las operaciones de vuelo bajo VFR/IFR, así como los requisitos meteorológicos para las operaciones establecidas en virtud del presente RAD.

135.203 VFR: Altitudes Mínimas.

A excepción de lo requerido para el despegue y aterrizaje, ninguna persona puede operar bajo VFR:

a) Una aeronave:

Durante el día por debajo de quinientos (500) pies sobre la superficie o a menos de 500 pies en forma horizontal a cualquier obstáculo; o

b) Un helicóptero sobre un área congestionada a una altitud inferior a trescientos (300) pies sobre la superficie.

135.205 VFR: Requisitos de visibilidad.

a) Ninguna persona debe operar una aeronave bajo condiciones VFR en espacio aéreo no controlado, cuando el techo de nubes es inferior a un mil (1,000) pies, a no ser que la visibilidad de vuelo sea al menos de dos (2) millas.

b) Ninguna persona debe operar un helicóptero bajo VFR en el espacio aéreo de Clase G a una altitud de un mil doscientos (1,200) pies o menos sobre la superficie, o en una distancia no mayor a los límites laterales de las áreas de superficie de los espacios aéreos de Clase B, Clase C, Clase D ó Clase E, designados para un aeropuerto, si la visibilidad no es de al menos:

1) 1/2 milla: durante el día;

2) 1 milla: por la noche.

135.207 VFR: Requisitos de referencia superficial para helicópteros.

a) Ninguna persona debe operar un helicóptero bajo VFR si éste carece de una referencia superficial visual, o si por la noche no cuenta con una referencia luminosa superficial visual, las cuales son necesarias para controlar el helicóptero de manera segura.

135.209 VFR: Suministro de combustible.

a) Ninguna persona puede iniciar una operación de vuelo en una aeronave bajo VFR si, considerando las condiciones de viento y las meteorológicas pronosticadas, no dispone de suficiente combustible para volar al primer punto de aterrizaje pretendido, asumiendo un consumo de combustible en crucero normal:

1) Durante el día, para volar pasando el punto mencionado por un mínimo de treinta (30) minutos; o

b) Ninguna persona puede iniciar una operación de vuelo en un helicóptero bajo condiciones VFR si, considerando las condiciones de viento y las meteorológicas pronosticadas, no dispone de suficiente combustible para volar al primer punto de aterrizaje pretendido, asumiendo un consumo de combustible en crucero normal, para volar pasando el punto mencionado por un mínimo de veinte (20) minutos.

135.211 VFR: Transporte de pasajeros sobre el tope de nubes: Limitaciones de operación.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.213 Reportes/Pronósticos Meteorológicos.

a) Cada vez que una persona que opera una aeronave bajo lo prescrito por el presente RAD deberá utilizar el reporte o pronóstico meteorológico, que brinda la Dirección General de Meteorología, o cualquier otra fuente aprobada por la DGAC. Sin embargo, en el caso de operaciones bajo VFR, si el piloto al mando no dispone de dicho reporte, puede utilizar información meteorológica basada en sus propias observaciones o en las de otras personas competentes para suministrar observaciones adecuadas.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de la presente sección, las observaciones meteorológicas realizadas y otorgadas en favor de los pilotos con la finalidad de llevar a cabo las operaciones IFR en un aeropuerto, deben ser determinadas en el aeropuerto donde se realizan dichas operaciones IFR, a menos que la DGAC, expida Especificaciones de Operación que permitan la utilización de observaciones meteorológicas determinadas en un lugar ajeno al aeropuerto donde se efectúan las operaciones IFR. La DGAC, aprobará dichas Especificaciones de Operaciones si, tras una investigación realizada, se establece que las normas de seguridad

correspondientes a dicha operación permiten a un operador explotador aéreo apartarse de lo dispuesto en este párrafo para una operación particular.

135.215 IFR: Limitaciones de operación.

a) A excepción de lo prescrito en los párrafos (b), (c) y (d) de la presente sección, ninguna persona puede operar una aeronave bajo IFR fuera del espacio aéreo controlado o en cualquier aeropuerto que carezca de un procedimiento de aproximación instrumental estándar aprobado.

b) La DGAC puede expedir especificaciones de operaciones al titular del certificado a fin de que éste pueda operar bajo IFR sobre las rutas fuera del espacio aéreo controlado si:

1) El titular del certificado demuestra ante la DGAC, que la tripulación de vuelo está capacitada para navegar, sin referencia visual hacia el terreno sobre la ruta pretendida sin desviarse más de 5 grados ó 5 millas desde la misma; la que sea menor.

2) La DGAC determina que se pueden llevar a cabo las operaciones propuestas de manera segura.

c) Una persona puede operar una aeronave bajo IFR fuera del espacio aéreo controlado, si las operaciones del titular del Certificado cuentan con una aprobación y si dichas operaciones son necesarias para:

1) Realizar una aproximación por instrumento hacia un aeropuerto con respecto al cual se utiliza un procedimiento estándar aprobado vigente, o un procedimiento especial de aproximación por instrumento; o

2) Ascender hacia el espacio aéreo controlado durante un procedimiento aprobado de aproximación fallida; o

3) Realizar una salida IFR desde un aeropuerto que cuente con un procedimiento aprobado de aproximación por instrumento.

d) La DGAC, puede aprobar especificaciones de operación en favor del titular del certificado, a fin de que éste pueda salir de un aeropuerto que carece de un procedimiento aprobado de aproximación por instrumento, si ésta determina que es necesario realizar una salida IFR desde dicho aeropuerto y que ésta se puede efectuar de manera segura. La aprobación para operar en dicho aeropuerto no comprende aquella referente a efectuar una aproximación al mencionado aeropuerto.

135.217 IFR: Limitaciones de despegue.

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR desde un aeropuerto donde las condiciones meteorológicas se encuentren en los mínimos de despegue, o por encima de éstos, pero por debajo de los mínimos autorizados para aterrizaje IFR, si no 7existe un aeropuerto alterno a una distancia no mayor a un tiempo de vuelo de una (1) hora (a velocidad crucero normal con viento en calma) del aeropuerto de salida.

135.219 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto de destino

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR o iniciar una operación IFR si los últimos reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que las condiciones meteorológicas a la hora estimada de arribo en el siguiente aeropuerto de aterrizaje pretendido, no estarán en los mínimos autorizados de aterrizaje IFR, o por encima de éstos.

135.221 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede designar un aeropuerto alterno si los últimos reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que las condiciones meteorológicas están bajo los mínimos autorizados de aterrizaje de aeropuerto alterno o lo estarán a la hora estimada de arribo.

135.223 IFR: Requisitos de aeropuerto alterno.

a) A excepción de lo estipulado en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones IFR, si no lleva consigo suficiente combustible considerando los reportes o pronósticos meteorológicos o una combinación de estos para:

1) Culminar el vuelo hasta el primer aeropuerto de aterrizaje pretendido;

2) Volar desde dicho aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) Volar después de ello por 45 minutos a velocidad crucero normal o en el caso de los helicópteros, volar después de ello por espacio de 30 minutos a velocidad crucero normal.

b) El párrafo (2) de esta sección no aplica si existe un procedimiento de aproximación por instrumento estándar para el primer aeropuerto donde se intenta aterrizar y para al menos una hora antes y después de la hora estimada de llegada, los informes meteorológicos apropiados o pronósticos o cualquier combinación de los mismos, indican que:

1) El techo de nubes estará por lo menos a 1,500 pies sobre la aproximación en círculo más bajo MDA; o

2) Si una aproximación en círculo por instrumentos no está autorizada para el aeropuerto, el techo de nubes estará al menos a 1,500 pies sobre la mínima publicada, más baja ó a 2,000 pies por encima de la elevación del aeropuerto, cual sea más alta; y

3) Visibilidad para ese aeropuerto está pronosticado que será por lo menos de tres millas o dos millas más de las mínimas más bajas de visibilidad aplicable, cual sea la mayor, para el procedimiento de aproximación por instrumentos a ser usado en el aeropuerto de destino.

135.225 IFR: Mínimos de despegue, aproximación y aterrizaje.

a) Ningún piloto puede iniciar un procedimiento de aproximación por instrumento hacia un aeropuerto si:

1) Este no dispone de una instalación de reporte meteorológico operada por una entidad que cuente con la aprobación de la DGAC;

2) El último reporte meteorológico emitido por dicha instalación indica que las condiciones meteorológicas se encuentran bajo los mínimos autorizados de aterrizaje IFR para dicho aeropuerto.

b) Ningún piloto puede iniciar el tramo de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumento con destino a un aeropuerto, si el reporte de tiempo dado por la instalación mencionada en el párrafo (a)(1) de esta sección, indica que las condiciones meteorológicas se encuentran bajo los mínimos autorizados de aterrizaje IFR para dicho procedimiento.

c) Si un piloto ha iniciado el tramo de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumento con destino a un aeropuerto en virtud a lo señalado en el párrafo (b) de la presente sección, asimismo, si se recibe un reporte meteorológico posterior que indica condiciones por debajo del mínimo luego de que la aeronave se encuentra:

1) En una aproximación final ILS y ha pasado el fijo de aproximación final; o

2) En una aproximación final ASR o PAR y cuando sea transferido al controlador de aproximación final; o

3) En una aproximación final con un procedimiento de VOR, NDB o uno de aproximación similar, asimismo, si la aeronave:

i) Ha pasado la instalación correspondiente o el fijo de aproximación final; o

ii) Donde no se haya especificado un fijo de aproximación final (FAF), ha culminado el procedimiento de viraje y se ha establecido dentro del curso con destino al aeropuerto del curso de aproximación final en una distancia no mayor a la prescrita en el procedimiento; puede continuar la aproximación y realizar un aterrizaje si el piloto considera, al llegar al MDA o DH autorizados, que las condiciones meteorológicas reales son por lo menos iguales a los mínimos prescritos para el procedimiento.

d) Para todo piloto al mando de una aeronave propulsada por turbinas que no haya volado un mínimo de cien (100) horas como piloto al mando en dicho tipo de aeronave, se incrementan en cien (100) pies y 1/2 milla respectivamente el MDA o DH así como los mínimos de visibilidad para el aterrizaje, pero sin exceder los mínimos de techo y visibilidad de dicho aeropuerto cuando es utilizado como alterno.

e) Todo piloto que realiza un despegue o aproximación y aterrizaje IFR en un aeropuerto militar o ubicado fuera de la República Dominicana, deberá llevar a cabo los procedimientos de aproximación por instrumento, así como respetar los mínimos meteorológicos estipulados por la autoridad competente con jurisdicción sobre el área de dicho aeropuerto. Asimismo, en dicho aeropuerto, ningún piloto puede:

1) Despegar bajo IFR si la visibilidad es menor a una (1) milla; o

2) Efectuar una aproximación instrumental si la visibilidad es menor a 1/2 milla.

f) Si se estipulan mínimos de despegue para el aeropuerto desde el cual se va a realizar el despegue, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR si las condiciones meteorológicas reportadas por la instalación descrita en el párrafo (a) (1) de la presente sección son menores a las prescritas o a las señaladas en las Especificación de Operaciones del titular del Certificado.

g) A excepción de lo prescrito en el párrafo (h) de esta sección, si no se establecen mínimos de despegue para el aeropuerto a operar, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR si las condiciones meteorológicas reportadas por la instalación descrita en el párrafo (a)(1) de la presente sección son menores a las prescritas, o a las señaladas en las Especificaciones de Operaciones del titular del Certificado.

h) Si no existe una restricción debido a otros lineamientos, un piloto puede despegar una aeronave bajo IFR en aeropuertos donde se autoriza procedimientos de aproximación instrumental directa, si las condiciones meteorológicas reportadas

por la instalación descrita en el párrafo (a)(1) de la presente sección son iguales a los mínimos más bajos de aterrizaje directo o mejores a estos, y si:

1) La dirección y velocidad del viento al momento del despegue son de tal magnitud que se puede realizar una aproximación por instrumento directa con dirección a la pista que sirvió para la aproximación por instrumento;

2) Se encuentran en operación normal tanto las instalaciones de tierra correspondientes, con respecto a las cuales se determine los mínimos de aterrizaje, como el equipo respectivo de a bordo; y

3) El titular del certificado ha sido aprobado para dichas operaciones.

135.227 Condiciones de formación de hielo: Limitaciones de operación.

a) Ningún piloto puede despegar una aeronave con escarcha, hielo, o nieve adherida a las palas de rotor, hélices, parabrisas, alas, superficies de estabilización y control, o en su defecto adherida a una planta propulsora o a un sistema instrumental de velocidad de la aeronave, altímetro, régimen de ascenso o posición de vuelo, a excepción de las siguientes condiciones:

1) Se pueden realizar despegues con escarcha adherida a las alas, o superficies de estabilización o control, si se ha pulido la escarcha a fin de hacerla uniforme.

2) Se pueden realizar despegues con escarcha adherida debajo del ala en el área de los tanques de combustible si lo autoriza la DGAC.

b) Ningún titular de Certificado puede autorizar a una aeronave a despegar, si las condiciones se presentan de tal manera que resulte lógico esperar que la escarcha, el hielo o la nieve se adhieran a la aeronave. Ningún piloto puede despegar una aeronave en cualquier oportunidad si no ha culminado la totalidad de la instrucción prescrita por 135.341. Asimismo, si no se satisface uno de los siguientes requisitos:

1) Realizar en un plazo no mayor a 5 minutos antes del inicio del despegue, una verificación de contaminación predespegue, que haya sido establecida por el titular del certificado y aprobada por la DGAC para el tipo específico de aeronave. Una verificación de contaminación predespegue constituye un chequeo para cerciorarse de que las alas y las superficies de control están libres de escarcha, hielo o nieve.

2) El titular del Certificado posee un procedimiento alternativo aprobado y bajo el mismo se determina que la aeronave se encuentra libre de escarcha, hielo o nieve.

3) El titular del Certificado posee un programa aprobado de descongelamiento/anti-hielo que satisfaga los requisitos del RAD 121.629 (c), asimismo, que el despegue respete dicho programa.

c) A excepción de una aeronave que posea dispositivos de protección contra hielo que satisfagan el Apéndice A del presente RAD, o aquellos correspondientes a la certificación tipo de aeronave de Categoría Transporte ningún piloto puede volar:

1) Bajo IFR hacia condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas como ligeras o moderadas; o

2) Bajo VFR hacia condiciones de congelamiento ligeras o moderadas conocidas; si la aeronave carece de equipo operativo descongelante o de anti-hielo que proteja toda pala de rotor, hélice, parabrisas, ala, superficie de estabilización o de control así como todo sistema instrumental de velocidad aérea, altímetro, régimen de ascenso o posición de vuelo.

d) Ningún piloto puede volar un helicóptero bajo IFR hacia condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas o bajo VFR hacia condiciones de congelamiento conocidas, si no cuenta con la Certificación Tipo y si no ha sido equipada apropiadamente para las operaciones en condiciones de congelamiento.

e) A excepción de una aeronave que posea dispositivos de protección contra hielo que satisfagan al Apéndice A de este RAD, o aquellos correspondientes a la Certificación Tipo de aeronave de Categoría Transporte, ningún piloto puede volar una aeronave hacia severas condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas.

f) Si los reportes meteorológicos vigentes y la información suministrada de la que se vale el piloto al mando indican que durante el vuelo no se volverá a encontrar la condición pronosticada de congelamiento (la cual impediría en cualquier otra circunstancia el vuelo), debido a un cambio en las condiciones meteorológicas desde el pronóstico, no se aplica las restricciones de los párrafos (c), (d) y (e) de la presente sección las cuales se basan en las condiciones pronosticadas.

135.229 Requisitos de aeropuertos.

a) Ningún titular de Certificado puede utilizar aeropuertos que no son adecuados para la operación propuesta, considerando elementos tales como dimensión, superficie, obstrucciones o iluminación.

b) Ningún piloto de una aeronave que transporte pasajeros por la noche puede despegar o aterrizar desde un aeropuerto si:

1) No ha determinando la dirección del viento a partir de un indicador iluminado de dirección de viento o a partir de comunicaciones locales en tierra o, en el caso del despegue, a partir de las observaciones personales de dicho piloto; y

2) No se señalan claramente los límites del área que va a ser utilizada para el aterrizaje o despegue:

i) Para aeronaves, mediante luces de marcación de límite o de pista;

ii) Para helicópteros, mediante luces o material reflexivo de marcación de límite o de pista.

c) Para los propósitos del párrafo (b) de esta sección, si el área que va a ser utilizada para el despegue o aterrizaje se encuentra marcada por dispositivos de iluminación, su utilización debe contar con una aprobación otorgada por la DGAC.

Sección "E" - Requisitos de la tripulación de vuelo.

135.241 Aplicabilidad

A excepción en lo establecido en 135.3, esta sección prescribe los requisitos para tripulantes de vuelo correspondientes a la realización de las operaciones.

135.243 Calificaciones del piloto al mando

a) Ningún titular de Certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando, ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito en las operaciones de transporte de pasajeros:

1) De una aeronave a turbina, con una configuración de diez (10) o más asientos de pasajeros excluyendo todo asiento de tripulante, si dicha persona no posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, la correspondiente a tipo para dicha aeronave.

2) De un helicóptero en una operación de transporte aéreo regular en el territorio de la República Dominicana, si dicha persona no posee una licencia TLA, además de las habilitaciones de tipo correspondientes a la habilitación en instrumentos.

b) A excepción de lo prescrito en el párrafo (a) de la presente sección, ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave bajo VFR ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito, salvo que:

1) Posea al menos una licencia de piloto comercial con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, una habilitación tipo apropiada para dicha aeronave; y

2) Haya registrado un mínimo de quinientas (500) horas de tiempo de vuelo como piloto, incluyendo un mínimo de cien (100) horas de tiempo de vuelo en navegación de las cuales veinticinco (25) horas deben ser de vuelo nocturno; y

3) Para operar un avión, posea una habilitación e instrumentos o una licencia de piloto de TLA con una habilitación en categoría de aeronave: o;

c) A excepción de lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección, ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave bajo IFR ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito, a menos que:

1) Posea una licencia de piloto comercial con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, una habilitación tipo apropiada para dicha aeronave; y

2) Haya registrado mil doscientas 1,200 horas de tiempo de vuelo como piloto, incluyendo un mínimo de quinientas (500) horas de tiempo de vuelo de navegación, cien (100) horas de vuelo nocturno así como setenta y cinco (75) horas de tiempo en instrumento real o simulado, de las cuales cincuenta (50) horas deben ser de vuelo real;

3) Para operar un avión, posea una habilitación en instrumentos o una licencia TLA con habilitación en categoría de aeronave; o

4) Para operar un helicóptero, posea una habilitación en instrumentos de helicópteros no limitada a VFR, o una licencia TLA con habilitación de categoría y clase para dicho avión.

d) El párrafo (b)(3) de esta sección no se aplica si:

1) La aeronave utilizada es propulsada por un (1) motor recíproco;

2) El titular del certificado no realiza operaciones según un itinerario de vuelo publicado, el cual especifica cinco (5) o más viajes de ida y

vuelta en una semana entre dos o más puntos, o lugares entre los cuales se lleva a cabo el mencionado viaje, asimismo si no transporta correo aéreo de la República Dominicana estimando una cantidad total que la DGAC determine.

3) De acuerdo a lo establecido en las especificaciones de operación del titular del certificado, es un área aislada en conformidad con lo estipulado por la DGAC si se demuestra que:

i) El modo primario de navegación en el área es mediante referencia visual, ya que las ayudas de aeronavegación de radio son inefectivas; y

ii) El medio primario de transporte en el área es por aire;

4) Se realiza todo vuelo bajo VFR con un techo no menor a un mil (1,000) pies y una visibilidad no menor de tres (3) millas terrestres.

5) Los reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que, para el período que se inicia con la salida planeada y finaliza treinta (30) minutos después al destino planeado, se puede realizar el vuelo bajo condiciones VFR con un techo no menor a un mil (1,000) pies y una visibilidad no menor a tres (3) millas terrestres. Sin embargo, si el piloto al mando no dispone de dichos reportes, puede utilizar información meteorológica basada en sus propias observaciones o en las de otras personas competentes para suministrar informaciones adecuadas en caso de que estas indiquen que se puedan llevar a cabo el mencionado vuelo bajo VFR de acuerdo a los requisitos correspondientes a techo y visibilidad prescritos en el presente párrafo;

6) La DGAC, apruebe las áreas en las que se va a volar y estas aparezcan en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

135.244 Experiencia operativa.

a) Ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave en una operación domestica de menor de 20 pasajeros, ni puede emplear a ninguna aeronave para dicho propósito en operaciones de transporte de pasajeros, si antes de ser designada como piloto al mando, esta persona no ha alcanzado en el modelo básico de dicha aeronave y en dicha posición de tripulante, la siguiente experiencia operativa en cada modelo básico de la aeronave a volar:

1) Aeronaves monomotor; 10 horas.

2) Aeronave multimotor de motores recíprocos: 15 horas.

3) Aeronave multimotor de motores de turbina: 20 horas.

4) Aeronave de turbina: 25 horas.

b) Para adquirir la experiencia operativa, toda persona debe satisfacer los siguientes requisitos:

1) Se debe adquirir la experiencia operativa tras culminar satisfactoriamente una adecuada instrucción de tierra y vuelo correspondiente a la aeronave y a la posición de tripulante. Se debe incluir en el programa de instrucción del titular del certificado, dispositivos normativos aprobados para delinear la experiencia operativa.

2) Se debe adquirir la experiencia en vuelo durante operaciones domestica de menos de 20 pasajeros prescritos en virtud a la presente sección. Sin embargo, en caso de una aeronave no utilizada previamente por el titular del certificado en las operaciones correspondientes a lo prescrito por el presente RAD, se puede utilizar la experiencia operativa adquirida en la aeronave durante vuelos de comprobación o ferry con la finalidad de satisfacer el presente requisito.

3) Toda persona debe adquirir la experiencia operativa mientras cumple los deberes de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto con la habilitación para instructor de vuelo.

4) Se pueden reducir las horas de experiencia operativa a no menos de 50 por ciento de las horas prescritas por la siguiente sección sustituyendo un despegue y aterrizaje adicionales por toda hora de vuelo.

135.245 Calificaciones del copiloto

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b), ningún titular de certificado puede utilizar ni emplear a una persona como segundo al mando de una aeronave, si esta no posee al menos una licencia de piloto comercial con las apropiadas habilitaciones de categoría y clase y una habilitación para vuelo por instrumentos. Para el vuelo bajo IFR, dicha persona debe satisfacer los requisitos de experiencia reciente correspondientes el RAD 61.

b) El copiloto de un helicóptero operado bajo VFR, debe poseer al menos una licencia de piloto comercial con las apropiadas habilitaciones de categoría y clase.

135.247 Calificaciones de piloto: Experiencia reciente

a) Ningún titular de certificado puede utilizar ni emplear una persona como piloto al mando de una aeronave, si en un plazo no mayor a los 90 días anteriores, dicha persona no ha:

1) Realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes como único manipulador de los controles de vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase así como del mismo tipo en el cual la mencionada persona va a operar si se requiere una habilitación de tipo; o

2) Para operaciones realizadas durante el período que se inicia una (1) hora después de la puesta del sol y culmina una (1) hora antes de la mencionada puesta (publicada por la Dirección General de Meteorología) tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes durante dicho período como único manipulador de los controles de vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase así como del mismo tipo en el cual la mencionada persona va a operar si se requiere una habilitación tipo. Una persona que satisface los requisitos del párrafo (a)(2) de esta sección no está obligada a cumplir con el párrafo (a)(1) de la sección (b). Para el propósito del párrafo (a) de la presente sección, si la aeronave posee patín de cola, se debe realizar todo despegue así como todo aterrizaje hasta una parada total con dicha aeronave.

135.249 Uso de fármacos y drogas prohibidas.

a) Esto aplica a personas quienes desempeñan una función listada en el Apéndice I del RAD 121 de este Reglamento para un titular de certificado o un explotador. Para el propósito de esta sección, una persona que desempeña tales funciones conforme a un contrato con el titular de certificado o el explotador está calificada para estar desempeñando estas funciones para el titular u explotador.

b) Ningún titular de certificado o explotador puede, conscientemente usar una persona para el desempeño, ni ninguna persona puede desempeñar para un titular o explotador, ni directamente, ni por contrato, ninguna función listada en el Apéndice "I", del RAD 121 de este Reglamento, mientras esa persona este bajo los efectos de una droga prohibida, como está definido en este apéndice, en su sistema sanguíneo (de él o de ella) o cuerpo.

c) Ningún titular de certificado o explotador deberá, con pleno conocimiento usar ninguna persona para el desempeño, ni deberá ninguna persona desempeñar para un titular o explotador, directamente ni por contrato ninguna función de seguridad - sensible si tiene el resultado del examen de prueba de droga positivo, o a rehusado someterse a un examen de prueba de droga requerido por el Apéndice "I", del RAD 121 de este Reglamento y esa persona no reúne los requisitos del

Apéndice “J” del RAD 121 de este Reglamento para retornar al desempeño de las funciones relacionadas con la seguridad.

d) El párrafo (c) de esta sección no se aplica a una persona que haya recibido una recomendación para ser contratada o para retornar a sus deberes, de una revisión médica oficial, de acuerdo con el Apéndice “I” del RAD 121 de este Reglamento, o a una persona que haya recibido un certificado médico especial emitido luego de la evaluación efectuada por un médico aeronáutico sobre dependencia de drogas, de acuerdo al Apéndice “I” del RAD 121 de este Reglamento.

135. 251 Pruebas para drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador deberá examinar cada uno de sus empleados que desempeñan una función listada en el Apéndice “I” del RAD 121 de este Reglamento de acuerdo con ese apéndice.

b) Ningún titular de certificado o explotador puede usar ningún contratista para desempeñar una función listada en el Apéndice “I” del RAD 121 de este Reglamento a menos que ese contratista pruebe todo empleado desempeñando tales funciones para un titular o explotador de acuerdo con este apéndice.

135.253 Uso incorrecto de alcohol.

a) Esto se aplica a los empleados quienes desempeñan una función listada en el Apéndice “J” del RAD 121 de este Reglamento para un titular de certificado o explotador (empleados cubiertos). Para el propósito de esta sección, una persona que reúna la definición de "empleado cubierto" en el Apéndice “J”, está calificada para estar desempeñando tal función para el titular de certificado o el explotador.

b) **Concentración de alcohol.** Ningún empleado cubierto deberá reportarse a servicio o permanecer en servicios requiriendo el desempeño de funciones relacionadas con la seguridad teniendo mientras, una concentración de alcohol de 0.04,o, mayor. Ningún titular o explotador puede, teniendo conocimiento actual de que un empleado tiene una concentración alcohólica del 0.04, o mayor, permitirle a ese empleado desempeñar o continuar desempeñando funciones que requiriera sensibilidad de seguridad.

c) **Consumo de alcohol mientras se esté en las labores.** Ningún empleado cubierto deberá tomar alcohol mientras esté desempeñando funciones de sensibilidad de seguridad. Ningún titular de certificado o explotador teniendo conocimiento actual de que un empleado cubierto está tomando alcohol durante el desempeño de sus funciones de seguridad de sensibilidad, puede permitirle seguir en tales funciones.

d) **Consumo de alcohol antes de las labores.**

1) Ningún empleado cubierto que se desempeñe como tripulante de vuelo podrá trabajar dentro de las ocho (8) horas después de haber ingerido alcohol. Ningún titular o explotador en pleno conocimiento de que un empleado estuvo consumiendo bebidas alcohólicas dentro de las ocho (8) horas antes del desempeño de sus funciones puede permitirle desempeñar tales funciones o continuar desempeñando las funciones especificadas.

2) Ningún empleado cubierto deberá desempeñar otras funciones de sensibilidad de seguridad, además de las especificadas en el párrafo (d)(1) de esta sección, dentro de las cuatro (4) horas después de ingerido bebidas alcohólicas. Ningún titular o explotador puede, teniendo pleno conocimiento actual de que un empleado ha consumido alcohol dentro de las cuatro (4) horas, permitirle desempeñar o continuar desempeñando funciones de seguridad sensible.

e) **Uso de alcohol después de un accidente**. Ningún empleado cubierto que tenga actual conocimiento de un accidente que involucre una aeronave para la cual (él o ella) desempeña una función de seguridad de sensibilidad, a la hora del accidente, no deberá ingerir bebidas alcohólicas durante las ocho (8) horas siguientes al accidente, a no ser que a él o a ella le haya sido dado un examen de alcohol post - accidente bajo el Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento, o el empleador haya determinado que el desempeño de sus empleados no puede haber ocasionado el accidente.

f) **Renuencia a someterse a la prueba de alcohol requerida.** Ningún empleado cubierto deberá rehusar someterse a una prueba de alcohol hecha al azar, por sospecha razonable, o siguiendo al accidente requerida bajo el Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento. Ningún explotador o titular puede permitirle a un empleado que rehusa someterse a la prueba de alcohol, desempeñar o continuar desempeñando funciones relacionadas con la seguridad.

135.255 Pruebas para alcohol.

a) Todo titular de certificado o explotador debe establecer un programa de prevención de uso indebido de alcohol, de acuerdo con las previsiones del Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento.

b) Ningún titular de certificado o explotador deberá usar a ninguna persona que tenga la definición de "empleado cubierto", del Apéndice "J" del RAD 121, para desempeñar una función de seguridad sensible listada en este Apéndice, a menos que dicha persona esté sujeta a pruebas para uso indebido de alcohol de acuerdo con las provisiones del Apéndice "J".

Sección "F"- Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso para la Tripulación

135.261 Aplicabilidad

En 135.263 hasta la 135.269 de este RAD se regulan las limitaciones de períodos de servicio y requisitos de descanso para operaciones conducidas bajo esta sección como sigue:

a) 135.263 aplica a todas las operaciones bajo esta sección.

b) 135.265 aplica a:

1) Operaciones programadas de transporte de pasajeros. "operaciones programadas de transporte de pasajeros" significa operaciones de transporte de pasajeros que son conducidos de acuerdo con un programa publicado el cual cubre al menos cinco viajes de ida y vuelta por semana en al menos una ruta entre dos, o más puntos, incluidas fechas u horas (o ambas), y esté abiertamente avisado, o de otro modo, disponible al publico en general, y

2) Cualquier otra operación bajo este RAD, si el explotador elige cumplir con 135.265 y obtiene una enmienda apropiada en las especificaciones de operaciones.

c) 135.267 y 135.269 aplican a cualquier operación de transporte de pasajeros que no esté programada. A menos que el explotador elija cumplir con 135.265.

135.263 Limitaciones de Tiempo de Vuelo y requisitos de descanso: Todos los titulares de certificado.

a) Un titular de certificado puede asignar a un tripulante de vuelo y ese tripulante puede aceptar esa asignación para tiempo de vuelo, solamente, cuando los requisitos aplicables en 135.265 hasta 135.269 son reunidos.

b) Ningún titular de certificado puede asignar a ningún tripulante de vuelo a ninguna función durante el período requerido de descanso.

c) El tiempo gastado en transportación, no de carácter local, que el titular de certificado requiere de un tripulante y que ese tripulante utilice para transportarse hasta un aeropuerto en el cual, el esté de servicio en un vuelo como tripulante, o desde un aeropuerto desde el cual el o ella fueron relevados de servicio para retornar a su estación hogar, no es considerado parte de su período de descanso.

d) Un tripulante de vuelo no se considera excedido a los límites de su tiempo de vuelo asignado si los vuelos a los cuales él está asignado normalmente terminan dentro de las limitaciones, pero debido a circunstancias mas allá del control del titular de certificado o del tripulante de vuelo (tales como las condiciones adversas del tiempo), no estén a la hora de partida esperada para alcanzar su destino dentro del planeado tiempo de vuelo.

135.265 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Operaciones programadas.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

135.267 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso para tripulación de uno (1) y dos (2) pilotos- No programados.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

135.269 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Tripulaciones no programadas, tres (3) y cuatro (4) pilotos.

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

135.271 Servicio de evacuación de emergencia médica de hospitales en helicóptero (HEMES).

Lo que debería estar contenido en esta sección, está regulado en la República Dominicana por la Ley 380 de fecha 24 de agosto de 1964. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "G" - Requisitos de Evaluación de los Miembros de la Tripulación

135.291 Aplicabilidad.

A excepción de lo prescrito en 135.3 de la presente sección:

a) Prescribe las evaluaciones y pruebas a las que deben someterse los pilotos y otros tripulantes, los cuales son necesarios para la aprobación de pilotos chequeadores, en las operaciones realizadas, de acuerdo a este RAD;

b) Permite al personal de un centro de instrucción, el cuál satisface los requisitos estipulados en 135.337 y 135.339, impartir instrucción, así como tomar evaluaciones y comprobaciones bajo contrato u otras modalidades a aquellas personas sujetas a los requisitos del presente RAD.

135.293 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamientos de pilotos.

a) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede ejercer como piloto si, desde el inicio del duodécimo mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado una evaluación escrita u oral dada por la DGAC o un piloto chequeador designado por la DGAC que corresponda al conocimiento de dicho piloto en las siguientes áreas:

1) Las partes aplicables, estipuladas en los RAD 61, 91 y 135 de este Reglamento, así como las especificaciones de operaciones y el manual general de operaciones del titular del certificado;

2) Por cada tipo de aeronave que va a volar el piloto, conocimiento del motor de la aeronave, componentes y sistemas mayores, dispositivos mayores, limitaciones de rendimiento (performance) operacionales, procedimientos operacionales estándares y de emergencia, así como los contenidos del manual de vuelo de la aeronave aprobado, según corresponda;

3) Por cada tipo de aeronave que va a volar el piloto, el método para determinar los requisitos y limitaciones de peso y balance para las operaciones de despegue, aterrizajes y las operaciones en ruta;

4) Navegación y utilización de las ayudas de navegación apropiadas para la operación o la autorización del piloto, incluyendo (si fuera pertinente) instalaciones de aproximación por instrumento y procedimientos;

5) Procedimientos de control de tráfico aéreo, incluyendo procedimientos IFR en caso de ser aplicables;

6) Meteorología en general, incluyendo los principios de sistemas frontales, congelamiento, neblina, tormentas de rayos y vientos cortantes (wind shear), y en caso de ser apropiado para la operación del titular del certificado, climas a altitudes considerables;

7) Procedimientos para:

i) Reconocer y evitar severas situaciones meteorológicas;

ii) Escapar de severas situaciones meteorológicas en caso de encuentros inadvertidos, incluyendo vientos cortantes de baja altitud a excepción de los pilotos de helicóptero, quienes no necesitan ser evaluados en lo concerniente a escapar de vientos cortantes de baja altitud); y

iii) Operar en tormentas de rayos o cerca a las mismas (incluyendo altitudes de mejor penetración), aire turbulento incluyendo turbulencia en aire claro (CAT), hielo, granizo así como otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, y

8) Nuevo equipo, procedimientos o técnicas, según corresponda.

b) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona debe ejercer como piloto si, desde el inicio del duodécimo mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado un chequeo de competencia dado por la DGAC ó un piloto chequeador designado en dicha clase de aeronave, si se trata de un monomotor que no sea turborreactor o en dicho tipo de aeronave si se trata de un helicóptero, avión multimotor o turborreactor, con la finalidad de determinar la competencia del piloto en las habilidades y técnicas prácticas en dicha aeronave. La DGAC que conduce el chequeo de competencia, determinará su alcance. El mencionado chequeo puede incluir cualquiera de las maniobras y los procedimientos vigentes, estipulados en la expedición original de la licencia del piloto en particular, la cual es necesaria para las operaciones autorizadas y apropiadas para la categoría de aeronave involucrada, así como clase y tipo de la misma. Para los propósitos del presente párrafo, tipo significa referido a los aviones, cualquiera de un grupo de aeronaves las cuales poseen medios similares de propulsión, el mismo fabricante y ninguna diferencia significativa en el manejo, o en las características de vuelo. Para los propósitos del presente párrafo, tipo en cuanto respeta a un helicóptero, significa una marca y modelo básico.

c) Se puede sustituir el chequeo de competencia instrumental prescrito en la sección RAD 135.297 por el chequeo de competencia prescrito, en la presente sección para el tipo de aeronave utilizado en el chequeo.

d) Para los propósitos del presente RAD, la realización competente de un procedimiento o una maniobra por parte de una persona que va a ser empleada como piloto, requiere que ésta sea la máxima autoridad de la aeronave, con respecto a lo cuál nunca debe quedar en duda el éxito de la maniobra.

e) La DGAC certificará la competencia de todo piloto que pasa la evaluación teórica o el chequeo de vuelo, hecho que debe quedar registrado en los registros (records) de dicho piloto en servicio, a favor del titular del certificado.

f) En caso de que un examinador de la DGAC o piloto chequeador designado lo estime necesario, se pueden realizar ciertas partes de chequeo prescrito de competencia, en un simulador de vuelo aprobado.

135.295 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamiento de tripulantes de cabina.

Ningún titular de certificado debe emplear a un tripulante de cabina y ninguna persona puede servir como tripulante de cabina si, desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, dicho titular no ha determinado mediante adecuada evaluación inicial o recurrente que, con respecto a la asignación de deberes y funciones, la persona maneja los conocimientos pertinentes y es competente en las siguientes áreas:

a) Autoridad del piloto al mando;

b) Manejo de pasajeros, incluyendo procedimientos que se debe seguir respecto a personas beligerantes u otras personas cuya conducta podría poner en riesgo la seguridad del vuelo;

c) Deberes de los tripulantes, así como sus funciones y nivel de responsabilidad durante las operaciones de amarizaje y evacuación de personas quienes pueden necesitar la ayuda de otra persona para desplazarse rápidamente hacia una salida en una emergencia;

d) Antes de iniciarse el vuelo, breve instrucción a los pasajeros sobre el uso adecuado de equipos e instalaciones de emergencia a bordo;

e) Ubicación y operación de extinguidores de incendio portátiles así como otros artículos pertenecientes al equipo de emergencia;

f) Adecuada utilización del equipo y los controles de la cabina de pasajeros;

g) Ubicación y operación del equipo de oxígeno para pasajeros;

h) Ubicación y operación de la totalidad de salidas normales y de emergencia, incluyendo dispositivos de evacuación, sogas de escape; y

i) Distribución de lugares de pasajeros, quienes pueden necesitar la ayuda de otra persona para desplazarse rápidamente hacia una salida en una emergencia descrita de acuerdo a lo señalado en el manual de operaciones del titular del certificado.

135.297 Piloto al mando: Requisitos sobre chequeos de pericia (proficiency) en vuelo por instrumentos.

a) Ningún titular de un certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede servir como piloto si, desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado satisfactoriamente un chequeo de pericia (proficiency) en vuelo por instrumentos en virtud a la presente sección, el cual debe ser dado por un examinador de la DGAC o un examinador designado.

b) Ningún piloto debe utilizar ningún tipo de procedimiento de aproximación por instrumento de precisión bajo IFR si, desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha demostrado satisfactoriamente dicho tipo de procedimiento de aproximación. Ningún piloto puede utilizar ningún tipo de procedimiento de aproximación de no precisión bajo IFR, si desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha demostrado satisfactoriamente ya sea dicho tipo de procedimiento de aproximación o cualquier otro tipo de procedimiento de aproximación de no-precisión. El procedimiento o los procedimientos de aproximación instrumental, deben estar compuestos al menos por una aproximación directa, una en patrón circular y una frustrada. Se debe realizar todo tipo de procedimiento de aproximación demostrado, de acuerdo a los mínimos publicados para dicho procedimiento.

c) El chequeo de pericia en instrumentos prescrito por el párrafo (a) de la presente sección, consistirá en una evaluación oral u escrita sobre el equipo; Así como de un chequeo en vuelo bajo condiciones IFR simuladas o reales. La evaluación sobre el equipo, consistirá en preguntas referentes a procedimientos de emergencia, operación de motores, sistemas de combustible y de lubricación, fijaciones de potencia, velocidades en pérdida, velocidad óptima sin un motor, operaciones de la hélice y del supercargador así como sistemas hidráulico, mecánico y eléctrico. El chequeo en vuelo consistirá en una navegación por instrumentos, recuperación a partir de emergencias simuladas, así como aproximaciones por instrumento estándares que involucren instalaciones de navegación con respecto a las cuales, el mencionado piloto está autorizado a utilizar. Todo piloto que rinde la evaluación de competencia, debe demostrar que su nivel corresponde al estándar prescrito por 135.293 (d).

1) El chequeo de pericia en instrumentos debe:

i) Para un piloto al mando de una aeronave, en virtud a lo señalado, por la 135.243 (a), incluir los procedimientos y las maniobras correspondientes a una licencia TLA de acuerdo al tipo específico de aeronave.

ii) Para un piloto al mando de una aeronave o de un helicóptero en virtud a lo señalado por párrafo 135.243 (c) de este

Reglamento, incluir los procedimientos y las maniobras correspondientes, a una licencia TLA con una habilitación en instrumentos y, en caso de así requerirlo, las correspondientes a la habilitación tipo.

2) El chequeo de pericia en instrumentos debe estar bajo el control de un inspector piloto de la DGAC ó un piloto chequeador designado por la DGAC.

d) Si el piloto al mando está asignado a pilotar un solo tipo de aeronave debe dar el examen de eficiencia en instrumentos, referido en el párrafo (a) de ésta sección para ese tipo de aeronave.

f) Si se asigna al piloto al mando a pilotear tanto aviones monomotores como multimotores, dicho piloto deberá inicialmente tomar el chequeo de pericia de instrumentos requeridos en el párrafo (a) en una aeronave multimotor cada subsiguiente chequeo de forma alternada en una aeronave monomotor y una multimotor no debiendo rendir al respecto, más de un chequeo en vuelo durante cada período descrito en el párrafo (a) de la presente sección. En caso que la DGAC considere necesario, se puede rendir ciertas partes de un chequeo prescrito de pericia, en un simulador, o en otro dispositivo adecuado de entrenamiento.

g) Si el piloto al mando está autorizado a utilizar un sistema de piloto automático en lugar de un segundo al mando, dicho piloto debe demostrar, durante el chequeo prescrito de pericia en instrumentos, que está capacitado (sin un segundo al mando) utilizando o no el piloto automático para:

1) Realizar operaciones por instrumento de manera competente; y

2) Realizar de manera adecuada comunicaciones tierra-aire y acatar las complejas instrucciones provenientes del control de tráfico aéreo.

3) Todo piloto que se somete a la evaluación correspondiente a piloto automático debe demostrar que, mientras lo utiliza, puede operar la aeronave con la misma eficiencia que existiría, si hubiese un segundo al que se encargue de las comunicaciones aire-tierra, así como de las instrucciones provenientes del control de tráfico aéreo. Sólo se debe demostrar el chequeo del piloto automático una vez cada doce (12) meses calendarios, durante el chequeo de pericia en instrumentos prescritos por el párrafo (a) de la presente sección.

135.299 Piloto al mando: Chequeo de línea (rutas y aeropuertos).

a) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede ejercer como piloto si, (desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, ese piloto no ha pasado satisfactoriamente en

uno de los tipos de aeronave que va a volar un chequeo en vuelo. El mencionado chequeo deberá:

1) Estar bajo el control de un piloto chequeador aprobado para el chequeo o de la DGAC.

2) Estar compuesto al menos de un vuelo sobre un tramo de ruta; y

3) Incluir despegues y aterrizajes en uno o más aeropuertos representativos. además de los requisitos prescritos en el presente párrafo, para un piloto autorizado a realizar operaciones IFR, se debe llevar a cabo un mínimo de un (1) vuelo sobre una aerovía, una ruta aprobada fuera de la aerovía o sobre un segmento de cualquiera de ellas.

b) El piloto que realiza el chequeo deberá determinar si el piloto objeto de la evaluación, cumple satisfactoriamente los deberes y responsabilidades de un piloto al mando de las operaciones prescritas en virtud de este RAD, debiendo certificarlo así en el registro (record) de entrenamiento de dicho piloto.

c) Todo titular de certificado deberá establecer en el manual de operaciones requerido por 135.21 que antes del inicio del vuelo todo piloto, que no haya volado sobre una ruta y hacia un aeropuerto en un plazo no mayor a los noventa (90) días anteriores, se familiarizará con la totalidad de información disponible necesaria para la operación segura de dicho vuelo.

135.301 Tripulantes: Evaluaciones, chequeos; otorgamiento de gracia; instrucción conforme a estándares aceptados.

a) Si un tripulante que debe someterse a una evaluación o chequeo en vuelo en virtud a lo prescrito por el presente RAD, culmina la mencionada evaluación o chequeo en el mes calendario antes de aquél en el cual ésta debió llevarse a cabo, o después del mismo, se considera que ha culminado la evaluación, o chequeo en el mes calendario en el cual ésta debió llevarse a cabo.

b) Si un piloto en proceso de evaluación, en virtud al presente RAD, falla en cualquiera de las maniobras prescritas, éste puede recibir instrucción adicional por parte del evaluador, durante el desarrollo de la evaluación misma. Además de repetir las maniobras insatisfactorias a consideración del evaluador, éste puede solicitar al piloto evaluado, que repita cualquier otra maniobra necesaria para determinar su aptitud. Si dicho piloto es incapaz de demostrar un rendimiento satisfactorio al evaluado, el titular del certificado no podrá emplearlo como tripulante, asimismo, este último no podrá ejercer dichas funciones, en lo que respeta a las operaciones prescritas en el presente RAD, hasta que haya culminado satisfactoriamente el chequeo.

Sección "H" - Entrenamiento

135.321 Aplicabilidad y términos utilizados.

a) A excepción de lo prescrito en 135.3, esta sección prescribe los requisitos correspondientes a:

1) El titular del certificado establecido en virtud del presente RAD, quien contrata los servicios de un centro de instrucción habilitado o mediante otra modalidad hace uso de los mencionados servicios, con la finalidad de realizar funciones relacionadas con la instrucción, evaluación y chequeo de sus tripulantes aéreos.

2) Todo titular de certificado con el objeto de establecer programa aprobado de instrucción, así como mantener el mismo en favor de tripulantes, chequeadores e instructores; y otro personal de operaciones empleado o utilizado por dicho titular de certificado; y

3) Todo titular de certificado con el objeto de calificar los simuladores y dispositivos de instrucción en vuelo, así como aprobar y utilizar los mismos en realización del programa aprobado de instrucción.

b) A los efectos de la interpretación de esta sección, se aplican los siguientes términos y definiciones:

1) **Instrucción inicial:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que no han sido capacitados y no han operado una aeronave de la misma capacidad.

2) **Instrucción de transición:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido calificados y han operado en otra aeronave de la misma clase y capacidad.

3) **Instrucción de promoción:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido calificados y han operado un tipo particular de aeronave como piloto segundo al mando antes de servir como piloto al mando de dicha aeronave.

4) **Instrucción de diferencias:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido capacitados y han operado un tipo particular de aeronave, si la DGAC, determina que es necesaria la instrucción de diferencias antes de que opere regularmente en una variación particular de dicha aeronave y de la similar capacidad.

5) **Instrucción recurrente:** La instrucción que debe impartirse a los tripulantes a fin de que permanezcan adecuadamente entrenados y con una aptitud vigente para toda función como de tripulante, así como para todo tipo de operación en el cual se va a desempeñar el mencionado tripulante.

6) **Instrucción en vuelo:** Las maniobras, procedimientos o funciones que se debe observar en una aeronave en particular.

7) **Centro de instrucción:** Es una entidad regulada por los requisitos correspondientes al RAD. Al respecto, dicha entidad se encarga de la instrucción, evaluación y chequeo bajo contrato u otra modalidad en favor de los titulares de un certificado de explotación bajo el presente RAD.

8) **Instrucción de recalificación:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes previamente entrenados y calificados quienes, sin embargo, han sido descalificados debido a no haber satisfecho dentro del período establecido:

   i) Los requisitos referentes a evaluación de refrescamiento de pilotos establecidos en 135.293;

   ii) Los requisitos referentes a verificación de pericia (proficiency) en instrumentos establecidos en 135.297; ó

   iii) Las inspecciones en línea requeridos en 135.299.

135.323 Programa de instrucción: Generalidades.

a) Todo titular de certificado, quien debe poseer un programa de instrucción en virtud a lo prescrito en 135.341:

1) Establecer un programa de instrucción, así como obtener su aprobación inicial y final además de disponer del mismo y garantizar un adecuado entrenamiento de todo tripulante, instructor de vuelo, evaluador y persona asignada a labores de transporte y manejo de mercancías peligrosas, a fin de realizar las funciones que le han sido asignadas.

2) Disponer de adecuadas instalaciones de entrenamiento de tierra y vuelo así como de instructores de tierra debidamente calificados, a fin de impartir la instrucción prescrita en el presente RAD.

3) Para todo tipo de aeronave empleado y, si fuera el caso, para las variaciones particulares dentro del tipo de aeronave, contar con

adecuado material de instrucción, así como con evaluaciones, formatos, instrucciones y procedimientos los cuales serán utilizados en la realización del entrenamiento y los chequeos prescritos por esta sección.

4) Disponer de suficientes instructores en vuelo, chequeadores e instructores de simuladores, a fin de llevar a cabo el entrenamiento en vuelo y los chequeos necesarios prescritos por esta sección.

b) Cuando un miembro de la tripulación que es requerido para tomar un entrenamiento actualizado bajo esta sección completa el entrenamiento en el mes calendario antes o después del mes en el cual el entrenamiento es requerido, el miembro de la tripulación es considerado que ha completado en el mes calendario en el cual le fue requerido.

c) Todo instructor, inspector o chequeador, que es responsable por una materia particular de instrucción en tierra, por un tramo de instrucción en vuelo, por un curso de instrucción, chequeo en vuelo, por un curso de instrucción de chequeo en vuelo, o de pericia en virtud a lo señalado por el presente RAD, deberá certificar la aptitud y los conocimientos del tripulante, instructor en vuelo o evaluador correspondientes a la culminación de dicha instrucción o chequeo. La certificación deberá formar parte del registro del tripulante. Si la certificación prescrita por el presente párrafo ha sido realizada en forma de un ingreso en un sistema computarizado de conservación de datos, se debe identificar mediante dicho ingreso al instructor, inspector o evaluador, quienes han llevado a cabo la certificación.

d) Durante una posterior instrucción que no sea recurrente de refrescamiento no es necesario repetir las materias de instrucción que se aplican a más de una aeronave, o posición de tripulante que ha sido cumplida de manera satisfactoria durante una instrucción previa, mientras fue empleada por el titular de certificado para otra aeronave u otra posición de tripulante.

e) En caso de contar con la aprobación de la DGAC, se pueden utilizar simuladores y otros dispositivos de entrenamiento para el programa de instrucción del titular de certificado.

135.324 Programa de instrucción: Norma especial.

a) En virtud a lo señalado en el presente RAD, solo otro titular de un certificado establecido de acuerdo a lo estipulado por el presente RAD, o un centro de instrucción habilitado, si están aptos para impartir instrucción y someter a evaluaciones, bajo contrato u otra modalidad, a las personas contratadas por un titular de un certificado de explotador sujetas a los requisitos de esta sección.

b) Un titular de certificado puede contratar los servicios de un centro de instrucción o bajo otra modalidad, realizar las coordinaciones pertinentes para contar con los mencionados servicios de dicho centro de instrucción, si:

1) Posee las correspondientes especificaciones de instrucción expedidas en virtud a lo estipulado por él;

2) Cuenta con instalaciones, equipo, instrucción y materiales de cursos los cuales satisfacen los requisitos correspondientes;

3) Cuenta con programas de enseñanza aprobados o segmentos de los mismos para ser utilizados en los cursos de entrenamiento estipulados por el presente RAD;

4) Cuenta con los instructores y chequeadores necesarios, calificados conforme a lo señalado por los requisitos estipulados en 135.337 hasta 135.340, con la finalidad de impartir instrucción así como someter a evaluaciones y chequeos a las personas sujetas a los requisitos de esta sección.

135.325 Programa de instrucción y actualización: Aprobación inicial y final.

a) Con la finalidad de obtener la aprobación inicial y final para un programa de instrucción o una actualización para un programa de instrucción ya aprobado, todo titular de certificado debe presentar ante la DGAC:

1) Un delineamiento con las características del programa de enseñanza propuesto o actualizado, debiendo incluir dicho delineamiento la información necesaria para efectuar una evaluación preliminar del programa de instrucción o de la actualización propuestos; y

2) Información adicional relevante que pudiese ser solicitada por la Autoridad Aeronáutica de Aplicación.

b) Si el programa de instrucción o la actualización propuestos se ajustan a lo señalado en esta sección, la DGAC concede una aprobación inicial por escrito, tras la cual el titular del certificado puede impartir instrucción conforme a los lineamientos de dicho programa. Luego que la DGAC evalúe la eficiencia del programa en cuestión se le informa al titular del certificado sobre las deficiencias, si las hubiera que deben ser corregidas.

c) La Autoridad Aeronáutica de Aplicación, concede aprobación final al programa de instrucción o a la actualización propuestos si el titular del certificado demuestra que la instrucción, impartida en virtud a la aprobación inicial prescrita en el párrafo (b) de la presente sección garantiza que toda persona aprobada

satisfactoriamente tras la instrucción impartida se encuentra apta para desempeñar las funciones asignadas pertinentes.

d) Siempre que la DGAC, considere que resulta necesaria una actualización con la finalidad de mantener la idoneidad en un programa de instrucción, que ha recibido una aprobación final, el titular del certificado, tras recibir una notificación de la DGAC, deberá realizar los cambios que hayan sido considerados en un plazo no mayor de treinta (30) días posteriores a la recepción de dicha notificación por parte del titular del certificado. Este puede enviarle una petición a fin de que la DGAC, reconsidere la mencionada notificación. El envío de la petición para efectos de la reconsideración origina un período en el cual la decisión queda pendiente por parte de la DGAC, sin embargo, si ésta considera que existe una emergencia debido a la cual se requiere una acción inmediata por motivos de seguridad, está autorizada esgrimiendo los motivos pertinentes a prescribir cualquier cambio sin necesidad de existencia del mencionado período.

135.327 Programa de instrucción: Curriculum.

a) Todo titular de un certificado de explotación debe preparar y mantener actualizado un curriculum en el programa de instrucción para todo tipo de aeronave correspondiente a todo tripulante requerido para la misma. El curriculum debe estar compuesto por instrucción en tierra y vuelo prescritos por esta sección.

b) Todo programa de entrenamiento debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Una lista de las principales materias de instrucción en tierra impartidas, incluyendo aquellas de emergencia.

2) Una lista de la totalidad de dispositivos de instrucción disponibles, maquetas, material sobre sistemas o procedimientos u otras ayudas de instrucción que utilice el titular del certificado.

3) Descripciones detalladas, o cuadros con las maniobras aprobadas, así como los procedimientos y las funciones de la misma índole regulares, irregulares y de emergencia, las cuales serán ejecutadas durante toda fase de instrucción de vuelo o chequeo en vuelo, estipulándose que dichas maniobras, fases procedimientos y funciones serán llevadas a cabo durante las que se realicen en el vuelo en la instrucción o los chequeos.

135.329 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos.

a) Todo titular de certificado debe incluir en su programa de instrucción el siguiente entrenamiento inicial y de transición en tierra, según sea el caso, en favor de los tripulantes de acuerdo a la labor que desempeñan:

1) Instrucción en tierra de adoctrinamiento básico para tripulantes recién contratados incluyendo además directivas sobre al menos:

i) Los deberes y funciones de los tripulantes según sea el caso;

ii) Las consideraciones pertinentes en este reglamento;

iii) Contenido del certificado de explotación del titular de certificado así como de sus especificaciones de operaciones;

iv) Los contenidos aplicables del manual del operaciones aprobado del titular del certificado.

2) Instrucción inicial y de transición en tierra de acuerdo a lo prescrito en 135.345 y 135.349, según corresponda.

3) Instrucción sobre emergencias de acuerdo a lo señalado en 135.331.

b) Todo programa de instrucción debe incluir instrucción inicial y de transición en vuelo de acuerdo a lo señalado en 135.347, según corresponda.

c) Todo programa de instrucción debe incluir instrucción recurrente de refrescamiento en tierra y en vuelo de acuerdo a lo estipulado en 135.351.

d) En el programa de instrucción para tripulantes que han sido calificados y han operado como pilotos segundos al mando de una aeronave de tipo específico. Se puede incluir instrucción de promoción establecida de acuerdo a lo estipulado por 135.345 y 135.347 para dicha aeronave.

e) Además de la instrucción inicial, de transición, de promoción y recurrente de refrescamiento, todo programa de instrucción debe incluir entrenamiento en tierra y vuelo, instrucción y práctica necesaria a fin de garantizar que todo tripulante:

1) Permanece adecuadamente entrenado y con una competencia actualizada para toda aeronave, posición de tripulante y tipo de operación en la cual se va a desempeñar.

2) Está capacitado para los nuevos equipos, instalaciones, procedimientos y técnicas, incluyendo las modificaciones a la aeronave.

135.331 Instrucción sobre emergencias para tripulantes aéreos.

a) Todo programa de instrucción debe proveer entrenamiento de las acciones correspondiente a emergencias como lo establece esta sección para todo tipo,

modelo y configuración de aeronave, así como para cada tripulante y clase de operación realizada según sea lo más adecuado.

b) La instrucción sobre emergencias debe incluir lo siguiente:

1) Instrucción correspondiente a asignaciones y procedimientos de emergencia, incluyendo la coordinación entre los tripulantes;

2) Instrucción individual correspondiente a la ubicación del equipo de emergencia así como la función y operación del mismo, incluyendo:

i) Equipo utilizado en amarizaje y evacuación;

ii) Equipos de primeros auxilios y su utilización correspondiente; y

iii) Extinguidores de fuego portátiles, poniendo énfasis en el tipo de extinguidor que se va a utilizar según las diferentes clases de fuegos.

3) Instrucción correspondiente al manejo de situaciones de emergencia, incluyendo:

i) Depresurización rápida;

ii) Fuego en vuelo, o sobre la superficie así como procedimientos de control de humo, en equipo eléctrico y los interruptores de corrientes correspondientes, ubicados en las áreas de cabina;

iii) Amarizaje y evacuación;

iv) Malestares, heridas u otras situaciones anormales que involucran a los pasajeros o a los tripulantes; y

v) Secuestro, interferencia ilícita y otras situaciones irregulares.

4) Para las aeronaves anteriores del titular del certificado, revisión de los accidentes e incidentes que originaron situaciones reales de emergencia.

c) Todo tripulante debe realizar los ejercicios detallados a continuación, utilizando el equipo y los procedimientos de emergencia adecuados, a menos que la DGAC, considere que con respecto a un ejercicio específico, no sea posible entrenar adecuadamente al tripulante mediante la demostración de:

1) Amarizaje, si fuera aplicable.

2) Evacuación de emergencia.

3) Control de extinción de fuego y de humo.

4) Operación y utilización de salidas de emergencia, incluyendo despliegue y uso de los dispositivos de evacuación, si fuera aplicable.

5) Utilización de oxígeno para tripulantes y pasajeros.

6) Remoción de botes salvavidas de la aeronave, inflado de los botes salvavidas, utilización de las líneas de seguridad, así como abordaje de pasajeros y tripulación a los botes, si fuera aplicable.

7) Colocación e inflado de los chalecos salvavidas, así como la utilización de otros dispositivos individuales de flotamiento, si es aplicable.

d) Los tripulantes que han laborado en operaciones por encima de 25,000 pies deben recibir instrucción correspondiente a lo siguiente:

1) Respiración.

2) Hipoxia.

3) Duración de la conciencia sin oxígeno suplementario en la altitud.

4) Expansión de gases.

5) Formación de burbuja de gas.

6) Fenómenos físicos e incidentes ocasionados por la descompresión.

135.333 Requisitos de instrucción: Manejo y transporte de materiales y mercancías peligrosas.

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (d) de la presente sección, ningún titular de certificado debe emplear a cualquier persona con el propósito de llevar a cabo cualquier deber y función referente al manejo o transporte de materiales peligrosos. Asimismo ninguna persona puede efectuar dichos deberes y funciones si, en un plazo no mayor a los doce (12) meses calendarios anteriores, dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de refrescamiento perteneciente a un programa de instrucción apropiada (concebido y ejecutado por el titular del certificado) que debe incluir instrucción acerca de lo siguiente:

1) La autorización pertinente del embarcador con respecto al manejo y operación de las mercancías peligrosas, así como el empacado, marcado, etiquetado y documentación de los mismos;

2) El comportamiento y riesgos de las mercancías peligrosas, así como la carga operación y características de manejo de los mismos.

b) Todo titular de certificado deberá mantener un registro (record) de la culminación satisfactoria correspondiente a la instrucción inicial y recurrente de refrescamiento impartida a los tripulantes y personal de tierra quienes cumplen deberes y funciones específicas en el manejo, almacenamiento y transporte de las mercancías peligrosas.

c) Todo titular de certificado que decide no aceptar mercancías peligrosas deberá garantizar que todo tripulante se encuentra adecuadamente entrenado para reconocer los artículos clasificados como mercancías peligrosas.

d) Dada la eventualidad de que un titular de certificado opera en aeropuertos o sale de los mismos, en los cuales no hay disponibilidad de empleados entrenados o de personal contratado, este puede emplear a personas que no satisfagan los requisitos estipulados en los párrafos (a) y (b) de la presente sección con la finalidad de cargar materiales peligrosos así como descargar o manejar los mismos si dichas personas cumplen las labores en cuestión bajo la supervisión de un tripulante calificado, en virtud a lo establecido por los párrafos (a) y (b) de esta sección.

135.335 Aprobación de simuladores de aeronaves y otros dispositivos de instrucción.

a) En caso de aprobarlo la DGAC, se deben incluir en el programa de instrucción del titular del certificado, los cursos de entrenamiento que utilizan simuladores y otros dispositivos de entrenamiento.

b) Todo simulador y cualquier otro dispositivo de entrenamiento, que sea utilizado en un curso de instrucción o en chequeos prescritos en esta sección, deben satisfacer los siguientes requisitos:

1) Debe estar aprobado por la DGAC de manera específica para:

i) El titular de certificado; y

ii) La maniobra particular así como el procedimiento o función de tripulante en la aeronave requerida.

2) Debe conservar las características de rendimiento (performance) y funcionales necesarias.

3) Adicionalmente, para simuladores de vuelo debe estar:

i) Aprobado para la aeronave de tipo y, en caso de ser aplicable, la variación particular dentro del tipo, en el cual se efectúa la instrucción o el chequeo; y

ii) Con posibilidades para ser modificado a fin de estar conforme a cualquier alteración de la aeronave objeto de la simulación, las cuales varían las características de rendimiento (performance) funcionales de la misma.

c) Se puede utilizar un simulador u otro dispositivo de instrucción por parte de más de un titular de certificado.

d) Con el propósito de conceder aprobación inicial y final a los programas de instrucción o sus respectivas actualizaciones, la DGAC evalúa los dispositivos de entrenamiento, así como sus métodos y procedimientos, los cuales aparecen en el programa de enseñanza del titular del certificado señalado en la 135.327.

135.337 Chequeadores en aeronave y chequeadores en simulador: Calificaciones.

a) Para los propósitos de la presente sección y de 135.339:

1) Un chequeador en aeronave es una persona calificada para realizar chequeos en vuelo en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para una aeronave tipo particular;

2) Un chequeador en simulador es una persona calificada para realizar chequeos en vuelo, pero solo en un simulador, en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, o en ambos, para un tipo de aeronave particular;

3) Los chequeadores en aeronaves y los de simuladores son aquellos que realizan las funciones descritas en 135.321 (a) y 135.323 (a)(4) y (c).

b) Ningún titular de certificado debe utilizar a una persona como chequeador en aeronave, ni debe emplear a cualquier persona para dicho propósito en un programa de instrucción aprobado, en esta sección, si con respecto al tipo de aeronave involucrado, dicha persona no:

1) Posee las licencias y habilitaciones necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente de refrescamiento o las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.339;

5) Posee al menos un certificado médico de Clase III;

6) Ha satisfecho los requisitos correspondientes a experiencia reciente, señalados en 135.247; y

7) Ha recibido aprobación por parte de la DGAC, a efectos de las funciones de chequeador correspondientes.

c) Ningún titular de certificado debe emplear a una persona como chequeador en simulador, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa de instrucción aprobado en virtud de la presente sección, con respecto al tipo de aeronave involucrado, si dicha persona no satisface los requisitos estipulados en el párrafo (b) de la presente sección; o no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante, a excepción del certificado médico, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente de refrescamiento las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de pericia (proficiency) necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.339;

5) Ha recibido aprobación por parte de la DGAC a efectos de las funciones de chequeador correspondientes.

d) Se deberá anotar en el registro (record) personal de instrucción el cual lo conserva el titular del certificado la culminación y posterior satisfacción de los requisitos correspondientes a los párrafos (b)(2), (3) y (4) ó (c)(3) y (4) de esta sección, según corresponda.

e) Los chequeadores que no cuenten con un certificado médico apropiado, pueden desempeñarse como chequeadores en simulador pero no pueden actuar como miembros de la tripulación para las operaciones correspondientes al presente RAD.

f) Un chequeador en simulador debe realizar lo siguiente:

1) En un plazo no mayor a los doce (12) meses anteriores a la realización de cualquier función como chequeador en un simulador, volar un mínimo de dos tramos de vuelo como tripulante necesario para el tipo de la aeronave involucrada, así como para la clase o categoría de la misma; o

2) En un plazo no mayor del período prescrito por el programa de observación en línea y el cual debe anteceder a la realización de cualquier función como chequeador o simulador y culminar satisfactoriamente los requisitos de dicho programa.

g) Se considera que los tramos de vuelo o el programa de observación en línea estipulados en el párrafo (f) de la presente sección, han sido agotados satisfactoriamente en el mes requerido, si estos llegaron a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vencen, o tras el mismo.

135.338 Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores: Calificaciones.

a) Para los propósitos de la presente sección prescrita en 135.340:

1) Un instructor de vuelo en aeronave es una persona calificada para impartir instrucción en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para un tipo en aeronave particular, así como para una clase o categoría de la misma;

2) Un instructor de vuelo en simulador es una persona calificada para impartir instrucción en un simulador, en un dispositivo de entrenamiento de vuelo o en ambos, para un tipo de aeronave particular así como para una clase o categoría de la misma;

3) Los instructores de vuelo en aeronaves y los de simulador son aquellos que realizan las funciones descritas en 135.321 (a) y 135.323 (a)(4) y (c).

b) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como instructor de vuelo en aeronave. Asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa e instrucción establecido en esta sección si, con respecto al tipo, clase o categoría de aeronave involucrada, dicha persona; no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante de vuelo las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente o las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.340;

5) Posee al menos un certificado médico de Clase III;

6) Ha satisfecho los requisitos correspondientes a experiencia reciente, señalados en 135.247; y

c) Ningún titular de certificado debe emplear a una persona como instructor en simulador, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa de instrucción establecido en virtud de esta sección si con respecto al tipo de aeronave involucrada, dicha persona no satisface los requisitos estipulados en el párrafo (b) de la presente sección, o no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante, a excepción del certificado médico, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD; exceptuándose que dicha persona no necesita poseer una habilitación tipo correspondiente al tipo de la aeronave involucrada, así como a la clase o categoría de la misma;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de pericia (proficiency) necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.340.

d) Se deberá anotar en el registro (record) personal de instrucción el cual lo conserva el titular del certificado, la culminación posterior satisfacción de los requisitos correspondientes a los párrafos (b)(2), (3) y (4) ó (c)(2)(3) y (4) de la presente sección, según corresponda.

(e) Un tripulante que no cuente con un certificado médico apropiado puede desempeñarse como instructor de vuelo en una aeronave si se desempeña como un tripulante no requerido, pero no puede actuar como miembro de la tripulación de vuelo en las operaciones correspondientes a esta sección.

(f) Un instructor de vuelo en simulador debe realizar lo siguiente:

1) En un plazo no mayor a los doce (12) meses anteriores a la realización de cualquier función como instructor de vuelo en un simulador, volar un mínimo de dos (2) tramos de vuelo como tripulante necesario para el tipo de la aeronave involucrada así como para la clase o categoría de la misma; o

2) En un plazo no mayor al período prescrito por el programa de observación en línea y el cual debe anteceder a la realización de cualquier función como chequeador en un simulador, culminar satisfactoriamente los requisitos de dicho programa.

g) Se considera que los tramos de vuelo o el programa de observación en línea estipulados en el párrafo (f) de la presente sección, han sido agotados satisfactoriamente en el mes requerido, si estos llegaron a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vencen o tras el mismo.

135.339 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Chequeadores en aeronaves y chequeadores en simuladores.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como chequeador, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito si:

1) Dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de transición correspondiente a chequeador; y

2) En un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses anteriores, dicha persona no realiza de manera satisfactoria un chequeo de pericia (proficiency) bajo la observación de un inspector de la DGAC. Se puede realizar el chequeo de observación en forma parcial o total en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de instrucción en vuelo.

b) Se considera que el chequeo de observación señalado en el párrafo (a)(2) de la presente sección ha sido cumplido satisfactoriamente en el mes prescrito, si éste llegó a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vence, o tras el mismo.

c) La instrucción inicial en tierra correspondiente a los chequeadores debe estar compuesta de lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del chequeador.

2) Las políticas y procedimientos correspondientes al titular del certificado.

3) Los métodos, procedimientos y técnicas correspondientes a la conducción de chequeos prescritos.

4) Evaluación apropiada del rendimiento (performance) del piloto incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado o insuficiente; y

ii) Características personales que podrían afectar la seguridad de manera adversa.

5) La acción correctiva en el caso de chequeos insatisfactorios.

6) Los métodos apropiados así como los procedimientos y limitaciones de la misma índole, con la finalidad de realizar los procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia de la aeronave.

d) La instrucción de transición en tierra correspondiente a los chequeadores debe estar compuesta por los procedimientos prescritos regulares, irregulares y de emergencia correspondientes a la aeronave en la cual el chequeador se encuentra en transición.

e) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para pilotos o chequeadores (aeronave) debe incluir lo siguiente:

1) Las medidas de seguridad correspondientes a las situaciones de emergencia que se suelen presentar durante un chequeo;

2) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inadecuadas, tomadas a destiempo o no ejecutadas durante un chequeo.

3) Entrenamiento y práctica para la conducción de chequeos en vuelos desde las posiciones de piloto y copiloto en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia en la realización de chequeos de piloto en vuelo prescritos por el presente RAD; y

4) Las medidas de seguridad que se deben llevar a cabo desde las posiciones ya sea de piloto y copiloto, en lo concerniente a situaciones de emergencia que suelen presentarse durante el chequeo.

f) Se puede acatar los requisitos del párrafo (e) de la parte en vuelo, en forma parcial o total en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento, según corresponda.

g) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a chequeador en simulador debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Entrenamiento y práctica para la realización de chequeos en vuelo en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos por el presente RAD. Dicho entrenamiento debe ser realizado en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo.

2) El entrenamiento en la operación de simuladores, dispositivos de entrenamiento, o ambos, con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos en el presente RAD.

135.340 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como instructor de vuelo, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito si:

1) Dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de transición correspondiente a instructor de vuelo; y

2) En un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses anteriores, dicha persona no imparte de manera satisfactoria instrucción bajo la observación de un

inspector de la DGAC. Se puede realizar el chequeo de observación en forma parcial o total en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de instrucción en vuelo.

b) Se considera que el chequeo de observación señalado en el párrafo (a)(2) de la presente sección, ha sido agotado satisfactoriamente en el mes prescrito si este llegó a su culminación en el mes en el que se vence o tras el mismo.

c) La instrucción inicial en tierra correspondiente a los instructores en tierra debe estar compuesta de lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del instructor de vuelo;

2) Las políticas y procedimientos correspondientes al titular del certificado;

3) Los métodos, procedimientos y técnicas correspondientes a la conducción de chequeos prescritos;

4) Evaluación apropiada de rendimiento del estudiante incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado o insuficiente; y

ii) Características personales que podrían afectar la seguridad del vuelo de manera adversa.

5) La acción correctiva en el caso de chequeos insatisfactorios;

6) Los métodos apropiados así como los procedimientos y limitaciones de la misma índole, con la finalidad de realizar los procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia de la aeronave;

7) Los titulares de una habilitación de instructor en vuelo; deben tener sólidos conocimientos sobre:

i) Los principios fundamentales del proceso de enseñanza-aprendizaje;

ii) Los métodos y procedimientos de enseñanza;

iii) La relación instructor - alumno.

d) La instrucción de transición en tierra para los instructores de vuelo debe estar compuesta por los métodos, procedimientos y limitaciones prescritos regulares,

irregulares y de emergencia correspondientes al tipo, clase y categoría de la aeronave en la cual el instructor en vuelo se encuentra en transición.

e) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a instructores de vuelo en aeronaves debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Las medidas correspondientes a las situaciones de emergencia que se suelen presentar durante la instrucción;

2) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inadecuadas o tomadas a destiempo durante la instrucción;

3) Entrenamiento y práctica desde las posiciones de piloto y copiloto en lo concerniente a maniobras requeridas regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia en la realización de instrucción en vuelo prescrita por este RAD; y

4) Las medidas de seguridad que se deben llevar a cabo desde las posiciones ya sean de piloto o copiloto en lo concerniente a situaciones de emergencia que suelen presentarse durante el chequeo.

f) Se puede acatar los requisitos del párrafo (e) de la presente sección en vuelo o en forma parcial o total en vuelo, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento, según corresponda.

g) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a instructor de vuelo en simulador debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Entrenamiento y práctica en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia para la conducción de instrucción en vuelo prescrita por este RAD. Dichas maniobras y procedimientos deben ser realizadas en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo en forma parcial o total;

2) El entrenamiento en la operación de simuladores, dispositivos de entrenamiento, o ambos, con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos en este RAD.

135.341 Programas de instrucción para pilotos y tripulantes de cabina.

a) Todo titular de un certificado de explotación que utiliza más de un piloto en su operación, deberá establecer y mantener un programa de instrucción aprobado para piloto, asimismo, todo titular de certificado que utilice un tripulante de cabina deberá establecer y mantener un programa aprobado de instrucción para tripulante de cabina. En lo concerniente a los mencionados programas de instrucción, éstos

deben ser apropiados con respecto a las operaciones a las que van a ser asignados todo piloto y tripulante de cabina, asimismo, dichos programas deben garantizar que los tripulantes se encuentren adecuadamente entrenados a fin de satisfacer los correspondientes requisitos de evaluación teórica y práctica establecidos en 135.293 hasta la 135.301. Sin embargo, la DGAC, puede autorizar una variación con respecto a la presente sección si, debido a la limitación existente en la envergadura y el alcance de la operación, considera que la seguridad permite la mencionada variación con respecto a dichos requisitos.

b) Todo titular de certificado que debe mantener un programa de instrucción en virtud a lo señalado por el párrafo (a) de la presente sección deberá incluir en dicho programa los certificados de instrucción en tierra y en vuelo correspondientes a:

1) Instrucción inicial;

2) Instrucción de transición;

3) Instrucción de promoción;

4) Instrucción de diferencias; y

5) Instrucción recurrente.

c) Todo titular de un certificado de explotación que debe mantener un programa de instrucción, en virtud a lo señalado por el párrafo (a) de la presente sección, deberá garantizar materiales actualizados y adecuados de estudio para ser utilizado por todo piloto y tripulante de cabina requeridos.

d) El titular del certificado deberá suministrar copias del programa de instrucción de pilotos y tripulantes de cabina a un representante autorizado de la autoridad, aprobados de pilotos y tripulantes de cabina, a un representante autorizado de la DGAC, así como la totalidad de cambios y adiciones al mismo. Si el titular de certificado utiliza instalaciones de entrenamiento pertenecientes a otras personas, también se debe suministrar una copia de dichos programas de instrucción o de las partes pertinentes utilizadas por dichas instalaciones.

135.343 Requisitos de instrucción inicial y recurrente destinada a tripulantes.

Ningún titular de un certificado de explotación debe emplear a una persona como tripulante, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en las operaciones prescritas, en virtud al presente RAD, si al inicio de doce (12) mes calendario anterior a dicho desempeño, ésta no ha culminado la correspondiente fase de instrucción inicial de recurrente o de refrescamiento perteneciente al programa de instrucción, adecuado de acuerdo al tipo de operación en el cual se va a desempeñar el mencionado tripulante. Esto no aplica a un titular de certificado que sólo usa un piloto en sus operaciones.

135.345 Instrucción inicial de transición y recurrente (de refrescamiento) en tierra: Pilotos.

Los entrenamientos terrestres inicial, de transición y de ascenso para pilotos, deben incluir instrucciones en por lo menos lo siguiente, en aplicación a sus tareas:

a) Materias generales:

1) Los procedimientos de localización de los vuelos por el titular del certificado;

2) Métodos y principios para determinar las limitaciones de peso y balance y las limitaciones de pista para el despegue o aterrizaje;

3) Meteorología suficiente para asegurar un conocimiento práctico de los fenómenos climáticos, incluyendo los principios de mal tiempo, frontales, congelamiento, niebla, tormentas, cortante de viento (wind shear), y si es apropiado, situaciones climáticas de mayor altitud;

4) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología;

5) Navegación y el uso de auxilio navegacional, incluyendo instrumentos de procedimientos de aproximación;

6) Procedimientos de comunicación normal y de emergencia;

7) Señalización visual antes y durante el descenso bajo DH o MDA; y

8) Otras instrucciones necesarias para asegurar la competencia de piloto.

b) Para cada aeronave tipo:

1) Una descripción general;

2) Características de funcionamiento;

3) Motores y hélice;

4) Componentes mayores;

5) Sistemas de aeronaves mayores (Ejemplo: Controles de vuelo, eléctrico e hidráulico), otros sistema como es apropiado, procedimientos de emergencia normales, anormales y de emergencia, procedimientos apropiados y limitaciones;

6) Conocimiento y procedimientos para:

i) Reconocer y evadir situaciones climáticas severas;

ii) Salir de situaciones climáticas severas, en caso de encuentros inadvertidos, incluyendo bajas altitudes de cortante de viento, excepto esos pilotos de helicópteros que son requeridos para ser entrenados para escapes de bajas altitudes de cortantes de viento;

iii) Operar dentro o cerca de tormentas (incluyendo altitudes de mejor penetración), aire turbulento (Incluyendo turbulencias en aire claro), congelamiento, granizo, y otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas; y

iv) Operar aeronaves durante condiciones de congelamiento en tierra, (Ejemplo: Cualquier condición climática como son escarcha, hielo, o nieve puede esperarse razonablemente que se adhieran a la aeronave), si el poseedor del certificado de explotación espera ser autorizado para despegues en condiciones de congelamiento de tierra, incluyendo:

A) El uso de tiempos aplazados cuando se usa fluidos anticongelantes;

B) Procedimientos de anticongelamiento del avión, incluyendo procedimientos de chequeo e inspección y responsabilidades;

C) Comunicaciones;

D) Contaminación de la superficie del avión (Ejemplo: Adherencia de escarcha, hielo, o nieve e identificación del área critica, y conocimiento de como afecta adversamente la contaminación al funcionamiento de la aeronave y las características de vuelo;

E) Características y tipos de los fluidos anticongelante, si son usados por el poseedor del certificado de explotación;

F) Procedimientos de inspección de un prevuelo con clima frío;

G) Técnicas para reconocer la contaminación en la aeronave;

7) Limitaciones de operaciones;

8) Consumo de combustible y control de crucero;

9) Planeamiento de vuelo;

10) Cada procedimiento normal y de emergencia; y

11) El manual de vuelo de la aeronave (AFM) aprobado, o equivalente.

135.347 Instrucción inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo: Pilotos.

a) La instrucción para pilotos inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo debe estar compuesta por vuelos y practicas de cada una de las maniobras y procedimientos establecidos en virtud al curriculum del programa de instrucción.

b) Se debe efectuar en vuelo las maniobras y los procedimientos prescritos por el párrafo (a) de la presente sección, a excepción de ciertas maniobras y procedimientos que, a criterio de la DGAC, pueden ser realizados en un simulador o en un dispositivo adecuado de instrucción.

c) Si el programa aprobado de instrucción perteneciente al titular del certificado requiere a criterio de la DGAC un curso de entrenamiento que emplea un simulador u otro dispositivo pertinente, dicho piloto debe culminar satisfactoriamente:

1) El entrenamiento y la práctica en el simulador o en el dispositivo adecuado correspondiente, de por lo menos las maniobras y los procedimientos señalados en el presente RAD y que puedan ser realizadas en el mencionado simulador o dispositivo de entrenamiento; y

2) Una verificación (chequeo), en el simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento y en la aeronave, hasta el nivel de eficiencia necesario para un capitán piloto al mando (PIC) o un piloto segundo al mando (SIC), según sea pertinente, que incluya las maniobras y los procedimientos capaces de ser realizados en un simulador o dispositivo de entrenamiento.

135.349 Instrucción inicial y de transición en tierra: Tripulantes de cabina.

La instrucción inicial y de transición en tierra para tripulantes de cabina, debe incluir instrucción referente al menos, de lo siguiente:

a) Materias generales:

1) La autoridad del piloto al mando (capitán o comandante); y

2) Manejo de pasajeros, incluyendo los procedimientos que debe seguirse en el manejo de personas beligerantes, u otras personas cuya conducta podría poner en riesgo la seguridad del vuelo.

b) Para cada tipo de aeronave:

1) Una descripción general de la aeronave enfatizando en las características físicas de un vuelo, en lo que respeta tanto a los procedimientos de amarizaje y evacuación de emergencia, como a los de otros deberes pertinentes;

2) La utilización ya sea del sistema de comunicación con los pasajeros o de otro dispositivo similar con otros tripulantes, incluyendo procedimientos de emergencia en el caso de un intento de secuestro u otras situaciones inusuales; y

3) La utilización apropiada del equipo de cocina eléctrica de a bordo (galley) y de los controles para la calefacción y ventilación de la cabina.

135.351 Instrucción recurrente de refrescamiento.

a) Todo titular de certificado de explotación debe garantizar que todo tripulante recibirá la instrucción recurrente de refrescamiento, asimismo, que se encuentra adecuadamente entrenado y con una aptitud vigente con respecto al tipo de aeronave y la posición de tripulante correspondientes.

b) La instrucción recurrente de refrescamiento en tierra para tripulantes de vuelo debe incluir al menos lo siguiente:

1) Un examen u otro tipo de revisión para determinar el conocimiento del tripulante en cuanto a la aeronave y su posición correspondiente.

2) La instrucción necesaria en lo que respeta a las materias apropiadas que se requiere para la instrucción inicial en tierra en virtud de la presente sección, incluyendo entrenamiento referente a vientos cortantes de baja altitud (wind shear) y el correspondiente a

operaciones durante condiciones de hielo sobre el terreno de acuerdo a lo establecido en 135.341 y a lo descrito en la 135.345 así como el de emergencia.

c) La instrucción recurrente de refrescamiento en vuelo, para pilotos debe incluir al menos el entrenamiento en vuelo correspondiente a las maniobras o los procedimientos de acuerdo a lo prescrito en este reglamento, constituyendo una excepción la culminación satisfactoria del chequeo estipulado en 135.293, en un plazo no mayor a los doce (12) meses calendarios anteriores.

135.353 Drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador deberá proveer a cada empleado desempeñando una función de las listadas en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento, y a su supervisor con el entrenamiento especificado en dicho Apéndice.

b) Ningún titular de certificado u operador puede usar ningún contratista para desempeñar una función especificada en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento, a menos que ese contratista provea a cada uno de sus empleados desempeñando esas funciones para el titular o el operador, y a su supervisor con el entrenamiento especificado en este Apéndice.

Sección "I" - Performance del Avión. Limitaciones de operación

135.361 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las limitaciones operacionales correspondientes al rendimiento performance del avión, las cuales se aplican a la operación de las categorías de aviones que aparecen en la sección 135.363 si son operadas de acuerdo a este RAD.

b) Para los propósitos del RAD, "longitud efectiva de la pista", en cuanto al aterrizaje, significa la distancia desde el punto en el cual el plano de clareo de obstrucción asociado con el extremo de aproximación de la pista intercepta la línea central de la mencionada pista hasta el ultimo extremo de la misma.

c) Para el propósito de esta sección, "plano de superación de obstrucción" significa un plano inclinado hacia arriba desde la pista a una inclinación de 1:20 con relación al horizontal, asimismo, tangente a la totalidad de obstrucciones y despejando las mismas dentro de un área específica alrededor de la pista de acuerdo a lo mostrado en una visión de perfil de dicha área. En la visión del plano, la línea central del área especifica coincide con la correspondiente a la pista, la cual se inicia en el punto donde el plano de superación de obstrucción intercepta la línea central de la pista y prosigue hasta un punto minino de 1,500 pies desde el inicial. Luego de ello, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre el terreno para la

pista (en el caso de despegues) o con la contraparte de aproximación instrumental (para aterrizajes), o si no se ha establecido la trayectoria correspondiente, procede a coincidir con virajes de un radio mínimo de 4,000 pies hasta alcanzar un punto luego del cual el plano de superación de obstrucción despeja la totalidad de obstrucciones. Dicha área se extiende en forma lateral 200 pies hacia cada lado de la línea central en el punto donde el plano de clareo de obstrucción intercepta la pista y continua en dicha amplitud hasta el extremo de la misma; luego, se incrementa de manera uniforme hasta 500 pies hacia cada lado de la línea central a un punto a 1,500 pies desde la intersección del plano de superación de obstrucción con la pista; posteriormente, se extiende de manera lateral 500 pies hacia cada lado de la línea central.

135.363 Generalidades.

a) Todo titular de certificado que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos deberá acatar lo prescrito en las secciones 135.365 hasta la 135.377.

b) Todo titular de certificado que opera un avión grande de categoría transporte impulsado por motores de turbina deberá cumplir con lo prescrito en las secciones 135.379 hasta 135.387, constituyendo una excepción, mediante la cual es posible ceñirse a las secciones 135.365 hasta 135.377, el caso en el cual se opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores turbohélice certificada con posterioridad al 29 de agosto de 1959, pero con anterior certificación de tipo que establece la misma cantidad de motores recíprocos.

c) Todo titular de certificado que opera un avión grande que no sea de categoría de transporte deberá acatar lo prescrito en las secciones 135.389 hasta la 135.395, asimismo, cualquier determinación con respecto al acatamiento se debe basar solo en datos aprobados de performance. Para el propósito de esta sección, un avión grande que no sea de categoría de transporte es una avión con certificación de tipo previa al 1ro de julio de 1942.

d) Todo titular de certificado que opera un avión pequeño de categoría de transporte deberá ceñirse a lo prescrito en la sección 135.397.

e) Todo titular de certificado que opera un avión pequeño que no sea de categoría de transporte deberá ceñirse a lo prescrito en la sección 135.399.

f) Los datos de performance establecidos en el manual de vuelo del avión son útiles para determinar el cumplimiento de las secciones 135.365 hasta 135.387. Cuando las condiciones difieren de aquellas en las que se fundamentan los datos de performance, se determine el cumplimiento interpolando los efectos del cambio o calculando los mismos en las variables especificas, si los resultados de la interpolación o el calculo son tan substantivamente precisos como los resultados de las evaluaciones directas.

g) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, con un peso mayor al permisible para la pista que se esta utilizando (determinado de acuerdo a las limitaciones normativas operacionales de categoría de transporte de esta sección) tras tomar en cuenta los factores de corrección operacional térmica estipulados en el correspondiente manual de vuelo del avión.

h) La DGAC debe autorizar en las especificaciones de operaciones procedimientos alternos para dar cumplimiento a esta sección en caso de existir circunstancias especiales que reclamen una observancia literal a un requisito innecesario para la seguridad.

i) El ancho de 10 millas estipulado en la sección 135.369, puede ser reducido a cinco (5) millas sin exceder más de veinte (20) millas a operar bajo VFR o en un área en la cual las instalaciones de navegación proveen identificación confiable y exacta acerca de terreno elevado y obstrucciones ubicadas fuera de las cinco (5) millas, pero dentro de las diez (10) millas hacia cada lado de la trayectoria presumiblemente posible.

j) Todo titular de certificado que opera un avión de categoría de transporte de enlace, deberá acatar lo establecido en la sección 135.398.

135.365 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.

a) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos desde un aeropuerto ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximos de despegue para dicho avión.

b) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, hacia un aeropuerto de presumible destino ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximos de aterrizaje para dicho avión.

c) Ninguna persona debe especificar o haber especificado un aeropuerto alterno ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximo de despegue, para un avión grande de categoría transporte impulsado por motores recíprocos.

d) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos con un peso mayor al máximo autorizado de despegue para la elevación del aeropuerto.

e) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, si su peso al arribo al aeropuerto de destino será mayor al máximo autorizado de aterrizaje para la elevación de dicho aeropuerto, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite en ruta.

135.367 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión si resultase imposible:

1) De acuerdo a lo señalado por los datos de distancia de aceleración detención, detener el avión con seguridad en la pista en cualquier oportunidad durante el despegue, hasta alcanzar velocidad crítica de falla de motor;

2) Si el motor crítico falla en cualquier oportunidad tras alcanzar el avión velocidad crítica de falla de motor V_1, continuar el despegue y alcanzar una altura de 50 pies, de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue, antes de pasar por el extremo de la pista;

3) Evitar la totalidad de obstáculos ya sea a un mínimo de 50 pies en forma vertical de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue o a 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto y a 300 pies en forma horizontal fuera de los mismos de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue; asimismo, tras dicho evento, sin banquear a más de 15°.

b) Para aplicar la presente sección, se deben realizar las correcciones para cualquier variación de pista. Para contar con el efecto del viento, se puede corregir los datos de despegue, hechos en base al viento en calma, tomando en cuenta no más de 50 por ciento de cualquier componente reportado de viento de nariz, asimismo, no menos de 150 por ciento de cualquier componente reportado de viento de cola.

135.369 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con la totalidad de los motores operativos.

Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, con un peso que impida, con la totalidad de los motores operativos, un régimen de ascenso en pies por minuto mínimo de 6.90 Vso, es decir, la cantidad de pies por minuto que se obtiene al multiplicar la cantidad de nudos por 6.90, a una altitud mínima de 1,000 pies por

encima del terreno u obstáculo mas alto, en una distancia no mayor a diez millas hacia cada lado de la trayectoria de presumible uso.

135.371 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, con un peso que impida, con un motor inoperativo, un régimen de ascenso en pies por minuto, mínimo de 0.079 - 0.106/N de Vso 2 (donde N es la cantidad de motores instalados y uso esta, expresada en nudos) a una altitud mínima de 1,000 pies por encima del terreno u obstáculo mas alto en una distancia no mayor a diez millas hacia cada lado de la trayectoria de establecido de acuerdo a otro tipo de criterios, al determinar que existen protecciones operacionales adecuadas.

b) En lugar de los requisitos del presente párrafo (a) de esta sección, una persona pueda operar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos a una altitud equivalente a la existente con la totalidad de los motores operativos, la cual permite al avión continuar tras una falla de motor hacia un aeropuerto alterno donde se puede efectuar un aterrizaje en virtud a lo prescrito en la sección 135.377, tomando en cuenta un consumo normal de combustible y aceite. Tras la falla asumida, la trayectoria del vuelo debe salvar el terreno y cualquier obstrucción, dentro de las 5 millas a cada lado de la trayectoria planeada, sobre por lo menos los 2,000 pies de los mismos.

c) Si se utiliza un procedimiento aprobado en virtud al párrafo (b) de la presente sección, el titular del certificado deberá acatar lo siguiente:

1) Se debe disminuir el régimen de ascenso de acuerdo a lo prescrito en el manual de vuelo del avión para el peso y la altitud correspondiente utilizado para calcular la trayectoria de vuelo del avión, por una cantidad de pies por minuto, equivalente a 0.079-0.106/N de Vso, donde N es la cantidad de motores instalado y Vso esta expresada en nudo para aviones certificada según lo estipulado en el RAD 25 de este Reglamento y por 0.026 de Vso para el avión de categoría de transporte certificados;

2) La altitud equivalente a la existente con la totalidad de los motores operativos, deberá ser suficiente de modo que si el motor critico se torna inoperativo en cualquier punto a lo largo de la ruta, el vuelo podrá proseguir hasta un aeropuerto alterno predeterminado gracias al presente procedimiento. Para determinar el peso de despegue, se asume que el avión pasa sobre la obstrucción critica posterior a la falla del motor por un punto lejano a la mencionada obstrucción con

relación al fijo más cercano aprobado de radionavegación, si la DGAC no aprueba un procedimiento establecido de acuerdo a otro tipo de criterios, al determinar que existen protecciones operacionales adecuadas;

3) El avión debe encontrar las consideraciones establecidas en el párrafo (a) de la presente sección, a 1,000 pies por encima del aeropuerto utilizado como alterno en el presente procedimiento;

4) El procedimiento debe incluir un método aprobado de consideración de vientos y temperaturas que podrían en cualquier otra circunstancia afectar la trayectoria de vuelo;

5) Para cumplir con el presente procedimiento, se permite la liberación de combustible si el titular del certificado de muestra que cuenta con un adecuado programa de instrucción; asimismo, que se imparte las directivas apropiadas a la tripulación de vuelo; además que se tienen en cuenta todas las precauciones para garantizar un procedimiento seguro;

6) El titular del certificado y el piloto al mando deberán elegir de manera conjunta un aeropuerto alterno con respecto al cual los reportes o pronósticos meteorológicos adecuados, o cualquier combinación de los mismos indican que, al arribar el vuelo, las condiciones meteorológicas estarán en el mínimo meteorológico alterno o por encima del mismo establecido en las especificaciones de operaciones del titular del certificado para dicho aeropuerto.

135.373 Aviones de categoría de transporte del RAD 25: Impulsados por motores recíprocos: Con cuatro motores o más: Dos motores inoperativos: Limitaciones en ruta.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.375 Aviones grandes en categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.

a) Excepto como manda el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona que opere un avión grande en categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, puede despegar en ese avión a menos que su peso a la llegada, considerando un consumo normal de combustible y aceite en vuelo, permitiría un aterrizaje de parada completa en el destino o pretendido dentro del 60% de la longitud efectiva de toda pista descrita a continuación desde un punto situado a 50 pies directamente sobre la

intersección del espacio libre de obstáculo del avión y la pista. Para los fines de determinar el peso permisible de aterrizaje en el aeropuerto de destino, se asume lo siguiente:

1) El avión es aterrizado en la pista más favorable y en la dirección más favorable en aire tranquilo;

2) El avión es aterrizado en la pista más favorable considerando la velocidad probable del viento y la dirección (pronóstico para el tiempo esperado de llegada) las características de manejo en tierra del tipo de avión, y otras condiciones tales como auxiliares de aterrizaje y el terreno, y siguiendo por el efecto del sendero de aterrizaje y rodamiento de no más del 50% del componente de aire contrario o no menos del 150% del componente de viento de cola.

b) Un avión que estaría prohibido de ser despegado porque este no puede reunir las condiciones del párrafo (a)(2) de esta sección, excepto que puede ser despegado si un aeropuerto alterno es seleccionado que reúna todo lo de esta sección, esperando que el avión pueda realizar un aterrizaje de parada completa en un 70% de la longitud efectiva de la pista.

135.377 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

Ninguna persona puede indicar en su plan de vuelo a un aeropuerto como alterno si, de acuerdo a lo asumido en los párrafos 135.375 (a)(1) y (2), el avión con el peso anticipado al momento de arribo al aeropuerto, no puede ser conducido a un aterrizaje total sin exceder 70% de la distancia efectiva de la pista.

135.379 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión para la elevación del aeropuerto y la temperatura ambiental existente al momento del despegue.

b) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina, certificado con posterioridad al 26 de agosto de 1957 pero con anterioridad al 30 de agosto de 1959, puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión para la distancia mínima requerida para el despegue. En el caso de un avión certificado con posterioridad al 30 de septiembre de 1958, la distancia de despegue puede estar compuesta por una distancia de pista libre no debiendo ser esta ultima mayor a la mitad de la carrera de despegue.

c) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina, certificado con posterioridad al 29 de agosto de 1959, puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión con respecto al cual se debe demostrar que se cumple con lo siguiente:

1) La distancia de aceleración detención, no debe ser mayor a la distancia de pista más la longitud de cualquier zona de parada;

2) La distancia de despegue no debe ser mayor a la distancia de pista más la correspondiente a cualquier zona libre de obstáculos, constituyéndose una excepción cuando la distancia de cualesquiera zona libre de obstáculos incluidas no es mayor a la mitad de la distancia de la pista;

3) La carrera de despegue no debe ser mayor a la distancia de la pista.

d) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión:

1) Para un avión certificado con posterioridad al 26 de agosto de 1957, pero con anterioridad al 1ro de octubre de 1958, el cual permita una trayectoria de despegue que evite la totalidad de los obstáculos, ya sea sobre un mínimo de 35 + 0.01D pies en forma vertical (D es la distancia en pies a lo largo de la trayectoria pretendida de vuelo desde el extremo de la pista) o sobre un mínimo de 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto o un mínimo de 300 pies en forma horizontal tras pasar los linderos; o

2) Para un avión certificado con posterioridad al 30 de septiembre de 1958, el cual permita una trayectoria de vuelo neto de despegue que evite la totalidad de los obstáculos ya sea sobre una altura infinita de 35 pies en forma vertical o sobre un minino de 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto o un mínimo de 300 pies en forma horizontal tras pasar los linderos.

e) Para determinar pesos máximo, distancias mínimas y trayectorias de vuelo establecidos en virtud a los párrafos del (a) al (d) de la presente sección, se debe realizar la corrección para la pista que se va a utilizar, para la elevación del aeropuerto, el desnivel efectivo de la pista así como la temperatura ambiental y el componente de viento al momento del despegue.

f) Para los propósitos de la presente sección, se asume que, de acuerdo a lo señalado por los datos de trayectoria de despegue o de trayectoria de vuelo neto de despegue (según corresponda) que aparecen en el manual de vuelo del avión, el

avión no banquea antes de alcanzar una altura de 50 pies y tras ello el banqueo máximo es inferior a 15°.

g) Para los propósitos de la presente sección, los términos "distancia de despegue", "carrera de despegue" y "trayectoria de vuelo neto de despegue" tienen los mismos significados establecidos de acuerdo a las normas en virtud a las cuales el avión recibió la certificación.

135.381 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso, considerando consumo normal de combustible y aceite, que en virtud a los datos aprobados, de un motor inoperativo así como los de trayectoria de vuelo neto en ruta establecidos en el manual de vuelo del avión para dicho avión, sea mayor al que permita el cumplimiento del subparrafo (1) ó (2) del presente párrafo, tomando en cuenta las temperaturas ambientales que posiblemente se presenten en ruta.

1) Existe una inclinación positiva a una altitud mínima de 1,000 pies por encima de la totalidad de terreno y las obstrucciones en una distancia no mayor a cinco millas estatuto hacia cada lado de la ruta de presumible uso, asimismo, si dicho avión recibió certificación con posterioridad al 29 de agosto de 1958, existe una inclinación positiva a 1,500 pies por encima del aeropuerto donde se asume que el avión aterriza tras una falla de motor;

2) La trayectoria de vuelo neto permite que el avión continúe el mismo, desde altitud crucero hasta un aeropuerto en el que se puede efectuar un aterrizaje en virtud a la sección 135.387 despejando la totalidad de terreno y obstrucciones en una distancia no mayor a cinco millas terrestre de la ruta de presumible uso a una altitud mínima de 2,000 pies en forma vertical y una inclinación positiva de 1,000 pies por encima del aeropuerto en el cual aterriza el avión tras una falla de motor o si dicho avión recibió certificación con posterioridad al 30 de setiembre de 1958, con una inclinación positiva de 1,500 pies por encima del aeropuerto en el cual aterriza el avión tras una falla de motor.

b) Para los propósitos del párrafo (a)(2) de la presente sección, se asume que:

1) El motor falla en el punto más crítico en ruta;

2) El avión pasa sobre la obstrucción crítica, tras falla de motor en un punto no más cercano a la obstrucción que el fijo aprobado de radio navegación, si la DGAC no autoriza un procedimiento diferente basado en adecuados procedimientos operacionales de seguridad;

3) Se utiliza método aprobado para resistir los embates de vientos adversos;

4) Se permite la liberación de combustible si el poseedor del certificado demuestra que la tripulación se encuentra apropiadamente entrenada, que el programa de instrucción es el adecuado, asimismo, que se ha tomado la totalidad de cualesquier otras precauciones con la finalidad de garantizar un procedimiento seguro;

5) Se elige el aeropuerto alterno y éste satisface los requisitos mínimos meteorológicos prescritos; y

6) El consumo de combustible y aceite tras una falla de motor es similar al considerado en los datos aprobados de trayectoria de vuelo neto que aparecen en el manual de vuelo del avión.

135.385 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso considerando consumo de combustible y aceite en vuelo hacia el aeropuerto de destino superior al peso de aterrizaje establecido en el manual de vuelo del avión para la elevación del destino o del aeropuerto alterno así como de la temperatura ambiental pronosticada al momento del aterrizaje.

b) A excepción de lo prescrito en los párrafos (c), (d) ó (e) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicha avión si, considerando consumo normal de combustible y aceite en vuelo de acuerdo a la distancia de aterrizaje establecida en el manual de vuelo del avión para la elevación del aeropuerto de destino y las condiciones del viento pronosticadas en ese lugar al momento del aterrizaje, su peso al arribo no permite un aterrizaje total en el aeropuerto de destino de presumible uso, sin exceder el 60% de la distancia efectiva de toda pista descrita desde un punto a 50% por encima de la intersección del plano de superación de obstrucción, con la pista. Con la finalidad de determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeropuerto de destino, se asume lo siguiente:

1) El avión aterriza en la pista y en la dirección más favorable con viento en calma;

2) El avión aterriza en la pista más adecuada considerando la probable velocidad y dirección del viento, así como las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como ayudas al aterrizaje y terreno para el mismo.

c) Podría realizar un despegue con un avión turbohélice prohibido de despegar por no satisfacer los requisitos del párrafo (b)(2) de la presente sección, si se elige un aeropuerto alterno que reúna la totalidad de los requisitos estipulados en la presente sección, constituyéndose una excepción cuando la avión puede efectuar un aterrizaje total sin exceder el 70% de la distancia efectiva de la pista.

d) En virtud a una demostración de las técnicas reales operacionales de aterrizaje sobre pistas húmedas, si no se aprueba una distancia de aterrizaje más corta pero nunca menor a la prescrita por el párrafo (b) de esta sección para un tipo y modelo específicos de avión, asimismo, si dicha distancia no ha sido incluida en el manual de vuelo del avión, ninguna persona puede despegar un avión turborreactor cuando los reportes o pronósticos meteorológicos, o cualquier combinación de los mismos, indiquen que las pistas en el aeropuerto de destino pueden estar húmedas o resbalosas a la hora estimada de arribo, si la distancia efectiva de pista en el mencionado aeropuerto no es menor a 15% de dicha distancia prescrita en virtud al párrafo (b) de esta sección.

e) Podría realizarse un despegue con un avión turborreactor prohibido de despegar por no satisfacer los requisitos del párrafo (b)(2) de la presente sección, si se elige un aeropuerto alterno que reúna la totalidad de los requisitos estipulados, en el párrafo (b) de la presente sección.

135.387 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede elegir un aeropuerto como alterno para un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina si en virtud a lo asumido en el párrafo 135.385 (b) resulta imposible, con el peso anticipado al momento del arribo, efectuar un aterrizaje total sin exceder el 70% de la distancia efectiva de la pista, para aviones turbohélices, así como el 60% de la mencionada distancia para aviones turborreactores, desde un punto a 50 pies por encima de la intersección entre el plano de evitamiento de la obstrucción y la pista.

135.389 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso mayor al que le pemititiría un aterrizaje total sin exceder la distancia efectiva de la pista desde cualquier punto durante el despegue, antes de alcanzar 105% de la velocidad de control mínima, la velocidad mínima en la cual se puede controlar el avión de manera segura en vuelo luego de que un motor se torne inoperativo, ó 115% de la velocidad de perdida sin potencia en la configuración de despegue, lo que sea mayor.

b) Para los propósitos de la presente sección:

1) Se asume que se utiliza la potencia de despegue en la totalidad de los motores durante la aceleración;

2) Se debe tomar en cuenta no más del 50% del componente de viento de frente reportado, o no menos del 150% del componente de viento de cola reportado;

3) El avión aterriza en la pista más adecuada considerando la probable velocidad y dirección del viento, así como las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como ayudas al aterrizaje y terreno para el mismo;

4) Se asume que la operación del avión se desarrolla en atmósfera estándar; y

5) Para efectos del despegue, "distancia efectiva de la pista" significa la distancia desde el extremo de la pista en el cual se inicia el despegue hasta un punto en el cual el plano de evitamiento de la obstrucción asociado con el otro extremo de la pista se intercepte con la línea central de la misma.

135.391 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso que impida un régimen de ascenso mínimo de 50 pies por minuto, con el motor crítico inoperativo, a una altura mínima y de 1,000 pies por encima de la obstrucción más alta, en una distancia no mayor a cinco millas hacia cada lado de la trayectoria de presumible uso, o una altitud de 5,000 pies, lo que sea mayor.

b) No obstante el párrafo (a) de la presente sección, si la DGAC considera que no existen impedimentos para la realización de operaciones seguras, una persona puede operar el avión a una altitud que le permita, en caso de una falla de motor, evitar a una altura y de 1,000 pies la totalidad de obstrucciones en una distancia no mayor a cinco (5) millas hacia cada lado de la posible ruta. En caso de utilizar dicho procedimiento, se asume para el peso y la altitud correspondientes un régimen de descenso de 50 pies por minuto mayor al establecido en los datos aprobados de performance. Antes de aprobar dicho procedimiento, la DGAC requiere lo siguiente para las correspondientes rutas, tramos de las mismas o áreas:

1) La confiabilidad del pronóstico del viento y del clima;

2) La ubicación y tipo de ayudas de la navegación;

3) Las condiciones meteorológicas predominantes, en especial, la frecuencia y cantidad de turbulencia que se suele encontrar;

4) Características del terreno;

5) Problemas de tráfico aéreo;

6) Cualquier otro factor operacional que afecte las operaciones;

c) Para los propósitos de esta sección, se asume que:

1) El motor crítico se encuentra inoperativo;

2) La hélice del motor inoperativo se encuentra en la posición de resistencia mínima al avance;

3) Los flaps del ala y el tren de aterrizaje se encuentran en la posición más favorables;

4) Los motores operativos funcionan a la máxima potencia continua disponible;

5) E avión opera en una atmósfera estándar; y

6) El consumo anticipado de combustible y aceite reduce progresivamente el peso del avión.

135.393 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.

a) Ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso que:

1) Considerando el consumo anticipado de combustible y aceite, sea mayor al que permitiría un aterrizaje total sin exceder el 60% de la distancia efectiva de la pista más adecuada en el aeropuerto de destino; y

2) Sea mayor al permisible si se va a realizar el aterrizaje:

i) En la pista con la mayor distancia efectiva de pista con viento en calma; y
ii) En la pista necesaria debido al probable viento, tomando en cuenta no más del 50% del componente de viento de frente o no menos del 150% del componente de viento de cola.

b) Para los propósitos de esta sección, se asume que:

1) El avión pasa directamente sobre la intersección entre el plano de superación de obstrucción y la pista, a una altura de 50 pies, en aproximación de inclinación estable a una velocidad aérea indicada verdadera mínima de 1.3 Vso;

2) El aterrizaje no requiere destreza excepcional del piloto; y

3) El avión opera en atmósfera estándar.

135.395 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede elegir un aeropuerto como alterno para un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte si con un peso anticipado al momento del arribo, en base a lo prescrito en el párrafo 135.393 (b), el avión no puede ser conducido a un aterrizaje total sin exceder 70% de la distancia efectiva de la pista.

135.397 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños de categoría de transporte.

a) Ninguna persona debe operar un avión pequeño de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos si no satisface los requisitos referentes a limitaciones en el peso establecidos en la sección 135.365, así como las limitaciones en el despegue estipuladas de acuerdo a la sección 135.367, a excepción del párrafo (a)(3) y las limitaciones en el aterrizaje señaladas en las secciones 135.375 y 135.377.

b) Ninguna persona debe operar un avión pequeño de categoría de transporte impulsado por motores de turbina si no satisfacen los requisitos referentes a limitaciones en el despegue estipuladas de acuerdo a la sección 135.379, a excepción de los párrafos (d) y (f) y las limitaciones en el aterrizaje señaladas en las secciones 135.385 y 135.387.

135.398 Limitaciones de performance operativo de aviones de más de 10 y menos de 20 pasajeros.

a) Ninguna persona debe operar un avión perteneciente a esta categoría si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a peso de despegue estipuladas en el manual de vuelo del avión.

b) Ninguna persona debe despegar un avión con certificado tipo de mayor de 10 pasajeros y menor de 20 pasajeros con un peso mayor al prescrito en el manual de

vuelo del avión mediante el cual es posible contar con una trayectoria de vuelo neto de despegue que evite la totalidad de obstáculos, ya sea una altura mínima de 35 pies en forma vertical; una altura mínima de 200 pies dentro de los linderos del aeropuerto; y/o a una altura mínima de 300 pies en forma horizontal tras salir de los mencionados linderos.

c) Ninguna persona puede operar un avión de más de 10 pasajeros y menos de 20 pasajeros, si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a aterrizaje prescritas en las secciones 135.385 y 135.387 de este RAD.

d) Para determinar pesos máximos, distancias mínimas y trayectorias de vuelo en virtud a los párrafos del (a) hasta (c) de esta sección, se debe efectuar la corrección para la pista que se utiliza, para la elevación del aeropuerto, la variación efectiva de la pista, así como la temperatura ambiental y el componente de viento al momento del despegue.

e) Para los propósitos de esta sección, se asume que el avión no banquea antes de alcanzar una altura de 50 pies, de acuerdo a lo señalado por los datos de trayectoria de vuelo neto de despegue que aparece en el manual de vuelo del avión, asimismo, tras pasar dicha situación, el banqueo máximo es inferior a 15°.

135.399 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños no considerados de categoría de transporte.

a) Ninguna persona debe operar un avión pequeño impulsado por motores recíprocos o turbohélice certificado bajo los párrafos 35.169(b)(2), (3), (4), (5) ó (6), si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a peso de despegue estipuladas en el manual de vuelo del avión o sus equivalentes, para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en esta sección. Asimismo, dicha persona queda inhabilitada para operar el mencionado avión si este fue certificado bajo 135.169(b)(4) ó (5) con las limitaciones referentes a peso de aterrizaje que aparece en el manual de vuelo del avión o equivalente para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en éste RAD.

b) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo el párrafo 135.169(b), si dicha persona no respeta las limitaciones referentes a aterrizaje estipuladas en las secciones 135.385 y 135.387 de este RAD. Para los propósitos del presente párrafo, las secciones 135.385 y 135.387 corresponden a aviones pequeños impulsados por motores recíprocos y turbohélice, no obstante su aplicabilidad establecida con respecto a las aviones grandes de categoría de transporte impulsados por motores de turbina.

Sección "J" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

135.411 Aplicabilidad.

a) Además de las reglas sobre mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones establecidas en este Reglamento, esta sección establece reglas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de todo titular de certificado como sigue:

1) Aeronaves que hayan obtenido un certificado de tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 9 ó menos, deberán ser mantenidas según lo establecido en los RAD 91 y 43 y en las secciones 135.415, 135.417 y 135.421. También puede ser usado un programa de inspección de aeronaves aprobado según 135.419.

2) Aeronaves que hayan obtenido su certificado de tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo todos los asientos de pilotos, de 10 ó más, deberán mantenerse bajo un programa de mantenimiento según 135.415, 135.417 y 135.423 hasta 135.443.

b) El titular de certificado al que no se le haya requerido la aplicación de otra norma, puede elegir el mantenimiento de sus aeronaves según lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta sección.

c) Aeronave monomotor usada en transporte de pasajeros en operaciones IFR deberá ser mantenida de acuerdo con 135.421 (c), (d) y (e).

135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.

a) El titular de certificado es responsable absoluto por la aeronavegabilidad de sus aeronaves, incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios y partes. Deberá mantener sus aeronaves según lo requerido por este Reglamento. Los desperfectos que aparezcan entre períodos de mantenimiento deberán ser reparados como lo establece el RAD 43.

b) Todo titular de certificado que mantenga sus aeronaves según 135.411 (a)(2) deberá:

1) Realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de sus aeronaves, incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios, partes y equipo de emergencia según lo establecido en su manual de procedimiento de mantenimiento y en este Reglamento.

2) Hacer convenios con otras personas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones. Sin embargo, el

titular de certificado deberá asegurar que cualquier operación de mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones que realiza por otra persona se ejecute según lo establecido en su manual de procedimiento de mantenimiento y este Reglamento.

135.415 Informe de confiabilidad de mecánica.

a) Todo titular de certificado deberá informar a la DGAC, las fallas ocurridas o la detección de toda falla, mal funcionamiento o desperfecto en una aeronave, que involucre a:

1) Incendios durante el vuelo y si el sistema de alarma de incendio correspondiente funcionó correctamente;

2) Incendios durante el vuelo en sectores no protegidos por sistemas de alarma de incendios;

3) Falsa alarma de incendio durante el vuelo;

4) Un sistema de escape que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipo o componentes;

5) Un componente de la aeronave que cause, durante el vuelo, la acumulación o circulación de humo, vapores o emanaciones tóxicas o nocivas en la cabina de mando o de pasajeros;

6) Auto detención de un motor durante el vuelo debido a la extinción de llama en un motor de turbina;

7) Detención de un motor durante el vuelo cuando ocurre un daño externo al mismo o a la estructura de la aeronave;

8) Detención de un motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o hielo;

9) Detención de más de un motor durante el vuelo;

10) Sistema de puesta en bandera de hélice o del sistema de control de sobre velocidad de la hélice durante el vuelo;

11) Sistema de combustible o de evacuación rápida de combustible que afecte el flujo normal o provoca pérdidas peligrosas durante el vuelo;

12) Extensión o retracción involuntaria del tren de aterrizaje o apertura o cierre de las puertas del mismo durante el vuelo;

13) Componentes del sistema de frenos que provoquen pérdida o disminución de la fuerza del frenado, cuando la aeronave está en movimiento en tierra;

14) Estructura de la aeronave que requiera una reparación mayor;

15) Rajaduras, deformaciones permanentes o corrosión en estructuras de aeronave, si superan el máximo aceptable por el fabricante;

16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia por parte de la tripulación durante el vuelo (excepto la acción de detener un motor).

b) Para el propósito de esta sección, el término "durante el vuelo" significa el período desde que la aeronave abandona la superficie de la tierra en el despegue hasta que la toque en el aterrizaje.

c) Además de los informes exigidos en el párrafo (a) de esta sección, todo titular de certificado deberá informar a la DGAC de cualquier otra falla, mal funcionamiento o desperfecto en una aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal funcionamiento o desperfecto ha comprometido o puede llegar a comprometer la operación segura de la aeronave.

d) Todo titular de certificado deberá enviar el informe exigido por esta sección, por escrito, a la DGAC dentro de las setentidós (72) horas siguientes de ocurrido el hecho.

e) El titular de certificado deberá enviar los informes requeridos por esta sección de forma y manera establecida por la DGAC, deberá incluir como mínimo, lo siguiente:

1) Tipo y matrícula de la aeronave;

2) Nombre del titular del certificado;

3) Fecha;

4) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o desperfecto;

5) La identificación de la parte y el sistema involucrado, incluyendo la información disponible pertinente al diseño tipo del componente mayor y el tiempo desde la última revisión general, si se conoce;

6) La causa evidente de la falla, mal funcionamiento o desperfecto (Ejemplo: Desgaste anormal, rajaduras, deficiencias de diseño o error humano);

7) Toda otra información necesaria para realizar una más completa identificación, determinación de la gravedad y acción correctiva.

f) Ninguna persona puede demorar un informe exigido por esta sección aún cuando toda la información requerida no esté disponible.

g) Cuando el titular de certificado consiga información adicional, incluyendo información del fabricante, u otra que considere concerniente al informe requerido por esta sección, deberá enviar estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer informe, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer informe.

135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.

Todo titular de certificado deberá enviar antes del día 10 de todo mes, un informe resumido de las siguientes novedades ocurridas en sus aeronaves multimotores durante el transcurso del mes anterior:

a) Toda interrupción de un vuelo o cambio no programado de un avión en ruta, causados por una dificultad mecánica o mal funcionamiento sospechado o conocido que no requiere ser reportado según lo establecido en 135.415.

b) El número de hélices puestas en bandera durante el vuelo, listadas por tipo de hélice, motor y aeronave en la cual estuvo instalada. Las puestas en bandera con propósito de entrenamiento, demostración o verificaciones en vuelo, no necesitan informarse.

135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.

a) Siempre que la DGAC encuentre que las inspecciones requeridas o permitidas bajo el RAD 91 no son adecuadas para cumplir con los mínimos de este RAD, o bien a solicitud del titular del certificado, la DGAC puede enmendar las especificaciones de operaciones de este titular para requerir o permitir un programa de inspección aprobado para cualquier marca y modelo de aeronave de la cual el titular del certificado tenga uso exclusivo de por lo menos una de estas aeronaves tal como se define en 135.25 (b).

b) Un titular del certificado que solicite una enmienda de sus especificaciones de operaciones para permitir la utilización de un programa de inspección aprobado de aeronave, deberá presentar ese programa junto con su solicitud de aprobación a la DGAC.

c) Todo titular de certificado a quien se le exija, a través de sus especificaciones de operaciones, debe tener un programa de inspección

aprobado de aeronaves, deberá presentar dicho programa para su aprobación a la DGAC dentro de los 30 días desde que fueron modificadas sus especificaciones de operaciones, o dentro de cualquier otro plazo que la DGAC establezca en las especificaciones de operaciones.

d) El programa de inspección de aeronaves remitido para aprobación de la DGAC debe contener como mínimo lo siguiente:

1) Instrucciones y procedimientos para la realización de las inspecciones de las aeronaves (incluyendo las pruebas y chequeos necesarios), explicando en detalle las partes y áreas de la estructura de aeronave, motores de aeronave, hélices, rotores y accesorios, incluyendo equipo de emergencia, que deberán inspeccionarse.

2) Planificación para la realización de las inspecciones requeridas en el párrafo anterior, expresadas en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de ciclos o cualquier combinación de éstos.

3) Instrucciones y procedimientos para registrar las discrepancias y novedades encontradas durante la inspección y corregir o diferir las mismas, incluyendo los formularios y registros (records) utilizados.

e) Luego de ser aprobado, el titular del certificado deberá incluir el programa de inspección de la aeronave en el manual de procedimiento de mantenimiento requerido por 135.21.

f) Siempre que la DGAC encuentre que son necesarias las revisiones al programa de inspecciones aprobado de aeronaves para la correcta adecuación de dicho programa, el titular deberá, después de haber sido notificado por la DGAC, realizar los cambios y revisiones necesarias. El titular de certificado puede solicitar a la DGAC que reconsidere la solicitud de realizar cambios al programa. La solicitud se deberá presentar a la DGAC dentro de los 30 días después que el titular de certificado recibe la comunicación. Excepto en el caso de una acción inmediata debido a un requisito de emergencia en pro de la seguridad, el envío de la petición diferirá la notificación a la DGAC hasta su decisión final.

g) Todo titular de certificado que tenga un "programa de inspección aprobado" de aeronave, deberá tener toda aeronave que esté sujeta a ese programa inspeccionada de acuerdo a lo allí establecido.

h) La matrícula de toda aeronave sujeta a un programa de inspección de titular de certificado.

135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado que opere una aeronave con certificado de tipo obtenido para una configuración de asientos de pasajeros excluyendo los asientos de los pilotos, de 9 ó menos, debe cumplir con los programas de mantenimiento recomendados por el fabricante o con un programa aprobado por la DGAC para toda aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor, como así también cada uno de los equipos de emergencia requeridos en este Reglamento.

b) Para el propósito de esta sección el programa de mantenimiento del fabricante es aquel que está contenido en el manual de mantenimiento o instrucciones de mantenimiento emitido por el fabricante, tal como lo requiere este Reglamento para la aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor o ítems correspondientes a los equipos de emergencia.

c) Para toda aeronave monomotor que vaya a ser utilizada en operaciones IFR, para transporte de pasajeros, todo titular de certificado debe incorporar en su programa de mantenimiento ya sea:

1) El programa de monitoreo de motor recomendado por el fabricante que incluya un análisis de aceite si es conveniente; o

2) Un programa de monitoreo de motor aprobado por la DGAC que incluya un análisis de aceite a cada intervalo de cien (100) horas o al intervalo sugerido por el fabricante, cual sea más frecuente.

d) Para aeronaves monomotor que vayan a ser utilizadas en operaciones IFR para transporte de pasajeros se requieren instrucciones de mantenimiento escritas que contengan los métodos, técnicas y prácticas necesarias para mantener el equipo especificado en 135.163 (f) y (h).

e) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave monomotor en operaciones transportando pasajeros, a menos que dicho titular de certificado anote y mantenga en los registros (records) de mantenimiento del motor los resultados de cada prueba, observación e inspección requerida por el programa monitor de motor aplicable especificado en los párrafos (c)(1) y (2) de esta sección.

135.422(a) Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota

a) Cada Titular del Certificado deberá enviar a este Departamento de Aeronavegabilidad un Reporte Sumario de Actividad Mensual de Flota.

b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada una de las flotas que se operen, en forma mensual, lo siguiente:

(1) Horas voladas.
(2) Cantidad de vuelos.
(3) Cantidad de demoras técnicas de tiempo mayor a quince (15) minutos, en base principal y escala.
(4) Relación porcentual de vuelo sin demoras técnicas Vs. Vuelos totales.
(5) Promedio de horas de vuelo por día/mes, por avión

c) El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar al Departamento de Aeronavegabilidad antes de los 15 días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

135.422(b) Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento

a) Cada titular del certificado deberá enviar a este Departamento de Aeronavegabilidad un Reporte mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.

b) En dicho reporte se deberá indicar para cada aeronave de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Matrícula marca, modelo y No. de serie

(2) inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Horas totales, total de tiempo Calendario.
(ii) Horas DURG., tiempo Calendario DURG.
(iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.
(iv) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas en inspección o trabajos de mantenimiento.
(v) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas en una inspección indicar: Fecha, Hs. totales. de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

c) En dicho reporte se deberá indicar, para cada motor de las aeronaves de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Marca, modelo y No. de Serie

(2) Matrícula de la aeronave en que se encuentra instalado, indicando posición

(3) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se estén realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Hs. totales total de tiempo calendario.
(ii) Horas DURG, tiempo calendario DURG.
(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.
(iv) Directivas de aeronavegabilidad (DA) cumplidas.
(v) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas en una inspección indicar: fechas, horas ciclos totales de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para tiempo de cumplimiento).

d) En dicho reporte se deberá indicar para cada hélice de las aeronaves de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Marca, modelo y No. de Serie

(2) Matricula de la aeronave en que se encuentra instalada, indicando posición

(3) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Horas totales, total de tiempo calendario.
(ii) Horas DURG., tiempo Calendario DURG.
(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.
(iv) Número parte y de serie de las palas.
(v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas.
(vi) Observaciones que se estimen conveniente.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas en una inspección indicar: Fecha, Hs. totales de la / las palas afectadas (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar al Depto. de Aeronavegabilidad antes de Los 15 días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

135.423 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Todo titular de certificado que realice su mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones (distinto a las inspecciones requeridas) y toda persona que él contrate para la realización de los trabajos antes mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales trabajos.

b) Todo titular de certificado que realice cualquier inspección requerida (RII) por su manual según los párrafos 135.427 (b)(2) ó (3) y toda persona con la que contrate la realización de los trabajos mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales trabajos.

c) Toda persona que realice inspecciones requeridas, además de otras tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, deberá organizar la realización de esas tareas de forma tal de separar aquellas correspondientes a inspecciones requeridas (RII) de las de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. La separación deberá ser hecha bajo el nivel de control administrativo en el cual se ejerce toda la responsabilidad para las tareas de las inspecciones requeridas (RII) y de las otras tales como mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración.

135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

Todo titular de certificado deberá tener un programa de inspección y un programa que cubra otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, de forma tal que:

a) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, realizado por él o por otras personas contratadas se realice de acuerdo con lo establecido en el manual del titular de certificado;

b) Tenga personal competente, medios y equipos adecuados para la correcta realización de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

c) Toda aeronave retornada al servicio se encuentre aeronavegable y haya sido correctamente mantenida para operar según este RAD.

135.427 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado deberá incluir en su manual el diagrama o descripción de su organización de mantenimiento requerida por la sección 135.423, una lista de las personas con las cuales ha realizado convenios o contratos para la

ejecución de cualquiera de las inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de esas tareas.

b) Este manual deberá contener los programas requeridos por la sección 135.425 de este RAD y debe ser seguido en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves del titular de certificado incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios, equipos de emergencia y partes, debiendo incluir al menos lo siguiente:

1) El método para realizar el mantenimiento de rutina y no-rutina (distintos a las inspecciones requeridas), mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

2) La designación de ítems de inspección requerida, incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente, o si se usan materiales o partes incorrectas, podrían dar como resultado fallas, mal funcionamientos o desperfectos que pongan en peligro la operación segura de la aeronave;

3) El método de ejecución de las inspecciones requeridas y una designación por título ocupacional del personal autorizado a efectuar cada inspección requerida (RII);

4) Los procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (RII) (procedimientos "buy-back");

5) Procedimientos, patrones y límites necesarios para la aceptación o rechazo de los ítems de inspección requerida y para las inspecciones periódicas y la calibración de: herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba;

6) Procedimientos para asegurar que se efectúe todos lo ítems de inspección requerida (RII);

7) Instrucciones para evitar que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo inspección requerida de ese mismo trabajo;

8) Instrucciones y procedimientos para evitar que la decisión de un inspector, con respecto a cualquier inspección requerida (RII) sea anulada por otras personas que no sea personal de supervisión de la unidad de inspección, o una persona a nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad total para el manejo de inspecciones requeridas, y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

9) Procedimiento para asegurar que las "inspecciones requeridas" (RII), otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que no terminan a causa de, cambio de turno o interrupciones de trabajo sean completadas correctamente antes que la aeronave sea retornada al servicio.

c) Todo titular de certificado deberá incluir en su manual un sistema adecuado, el cual puede incluir un sistema codificado que provea la obtención y conservación de la siguiente información de una manera aceptable para la DGAC:

1) Una descripción o referencia con datos aceptables para la DGAC de los trabajos realizados;
2) El nombre y la licencia de la persona que realice el trabajo;

3) El nombre y licencia del individuo que aprueba el trabajo.

d) Para el propósito de este RAD el titular de certificado debe preparar la parte de este manual conteniendo información de mantenimiento e instrucciones en su totalidad o en parte, en forma impresa u otra forma aceptable por la DGAC en idioma español.

135.429 Personal de inspecciones requeridas.

a) Ninguna persona puede ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas (RII), a menos que ella esté apropiadamente certificada, según el RAD 65, correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerlo.

b) Ninguna persona puede permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII), a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

c) Ninguna persona puede efectuar una inspección requerida (RII) si él mismo efectuó el trabajo requerido a ser inspeccionado.

d) Todo titular de certificado mantendrá o determinará que toda persona con quien él acuerde efectuar inspecciones requeridas, mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por nombre, cargo ocupacional, y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar. El titular de certificado o persona con quien él acuerde para efectuar las inspecciones requeridas debe dar información escrita a toda persona así autorizada describiendo el alcance de sus responsabilidades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la DGAC cuando ésta la requiera.

135.431 Análisis y vigilancia continua.

a) Todo titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y los programas que cubran otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración, y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas, sin considerar si aquellos programas son cumplidos por el titular de certificado o por otra persona.

b) Toda vez que la DGAC encuentre que uno o ambos programas descriptos en el párrafo (a) de esta sección no contengan los procedimientos o normas adecuadas para cumplir los requisitos de este RAD, el titular de certificado debe, luego de ser notificado por la DGAC, realizar en esos programas los cambios que sean necesarios para cumplir esos requisitos.

c) Un titular de certificado puede solicitar a la DGAC para que reconsidere la notificación para hacer cambios en un programa. La petición debe ser enviada por escrito a la DGAC dentro de los 30 días después que el titular de certificado recibe la notificación. Excepto en un caso de una acción inmediata debido a una emergencia que requiera en interés de la seguridad el envío de la petición diferirá la notificación de cambios pendientes de la decisión de la DGAC.

135.433 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Todo titular de certificado o la persona que realiza las funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para el titular del certificado deberá tener un programa de entrenamiento inicial y recurrente aceptado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para asegurar que toda persona, incluyendo el personal de inspección que certifique la calidad del trabajo realizado, esté totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y equipos en uso y sea competente para realizar esas tareas.

135.434 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Dentro de la República Dominicana, todo titular de certificado o persona que efectúe funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo por él, debe ser relevado para que descanse de sus tareas por un período de por lo menos veinticuatro (24) horas consecutivas durante cualquier período que comprenda siete (7) días de labores consecutivos o su equivalente durante el período que comprende un mes calendario.

135.435 Requisitos del certificado.

a) Toda persona que esté directamente a cargo del mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones y toda persona

que realice inspecciones requeridas, debe estar apropiadamente certificadas según lo establece el RAD 65, excepto si estos trabajos se efectúan en talleres aeronáuticos habilitados según lo establecido en el RAD 145.

b) Para el propósito de esta sección, una persona "directamente a cargo" es aquella que es responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo", no necesita observar, ni físicamente ni directamente, a cada trabajador constantemente pero debe estar disponible para consultas y tomas de decisiones en los temas que requieren instrucciones o decisiones de mayor autoridad que la de la persona que está realizando el trabajo.

c) En los talleres o centros de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su manual de procedimientos de mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben obligatoriamente reunir las condiciones establecidas en el RAD 65, de modo tal que se encuentren habilitadas para retornar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

d) Toda persona que certifique que se ha completado un trabajo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración, excepto inspecciones requeridas debe estar certificada apropiadamente según lo establecido en el RAD 65.

135.437 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Un titular de certificado puede realizar o contratar con otras personas, para efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de acuerdo a lo previsto en su manual de mantenimiento. Además este titular puede realizar esas funciones para otro titular siguiendo las instrucciones establecidas por el manual de procedimiento de mantenimiento del otro titular de certificado.

b) Un titular de certificado puede aprobar, cualquier aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor o accesorio para retornar al servicio luego de habérsele realizado, según el párrafo (a) de esta sección, mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración. Sin embargo en el caso de una reparación mayor o alteración mayor el trabajo debe haber sido hecho según la memoria técnica aprobada por la DGAC.

135.439 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado deberá mantener usando el sistema especificado en su manual de procedimiento de mantenimiento los siguientes registros (records) por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (b) de esta sección:

1) Todos los registros (records) necesarios para demostrar que todos los requisitos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo con la sección135.443;

2) Los registros (records) que contengan la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la aeronave, motor de aeronave, hélice y rotor;

ii) El estado actual de los componentes con vida límite de toda estructura, motor, hélice, rotor y sus componentes;

iii) El tiempo desde la última revisión general de cada componente instalado en la aeronave, que deben ser sometidos a revisión general en base de un período de tiempo especificado;

iv) La identificación del estado de inspección actualizado de la aeronave, incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cual se mantiene la aeronave y sus componentes;

v) El estado actualizado del cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo la fecha y los métodos de cumplimiento, y si la directiva de aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual la próxima acción deberá realizarse;

vi) Un listado actualizado de las reparaciones mayores y alteraciones mayores de cada aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor y sus componentes.

b) Todo titular de certificado deberá retener los registros (records) por esta sección, por los siguientes períodos de tiempo:

1) Excepto los registros (records) de la última revisión general de toda aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor y accesorios, los registros (records) especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección, se deberán retener hasta que el trabajo sea repetido o sustituido por otro trabajo o

por tres (3) años luego que el trabajo se realizó, lo que ocurra más tarde;

2) Los registros (records) de la última revisión general de toda aeronave, motor, hélice, rotor y accesorio deberán ser retenidos hasta que el trabajo sea reemplazado por otro con detalles y alcances equivalentes;

3) Los registros (records) especificados en el párrafo (a)(2) de esta sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave en el momento en que ésta se venda.

c) El titular de certificado tendrá todos los registros (records) de mantenimiento requeridos por esta sección disponibles para su inspección por la DGAC.

135.441 Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Todo titular de certificado que venda una aeronave registrada en la República Dominicana deberá transferir al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros (records) de la aeronave, escritos en lenguaje corriente o en forma codificada, siempre y cuando la información contenida sea posible de comprender de una manera aceptable para la DGAC:

a) Los registros (records) especificados en el párrafo 135.439 (a)(2);

b) Los registros (records) especificados en el párrafo 135.439 (a)(1), los cuales no incluyen los cubiertos por el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador pueda permitir al vendedor custodiar físicamente tales registros (records). Sin embargo, la custodia de esos registros (records) por el vendedor no libera al comprador de la responsabilidad asumida según el párrafo 135.439 (c), de mantener los registros (records) disponibles para inspección por la DGAC.

135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

a) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave luego de realizarle mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, a menos que el titular de certificado prepare o haga preparar a la persona con quien él contrata la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones:

1) Una liberación de aeronavegabilidad; o

2) La anotación correspondiente en el historial de la aeronave.

b) La liberación de aeronavegabilidad, o la anotación requerida en el párrafo (a) de esta sección deberá:

1) Ser realizada de acuerdo con lo establecido en el manual de procedimiento del titular de certificado;

2) Incluir una certificación de que:

i) El trabajo fue realizado de acuerdo con los requisitos del manual del titular de certificado.;

ii) Todos los items que requerían ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que los trabajos se completaron satisfactoriamente;

iii) No existe ninguna condición conocida que podría hacer no aeronavegable a la aeronave;

iv) En lo que concierne al trabajo realizado, la aeronave está en condiciones de operación segura; y

3) Estar firmada por el representante técnico del titular.

c) En lugar de reafirmar cada una de las condiciones de la certificación requerida según el párrafo (b) de esta sección, el titular puede establecer en su manual que la firma del representante técnico constituye la certificación requerida.

Apéndice "A" - Normas de Aeronavegabilidad Adicionales para Aviones de 10 ó más Pasajeros y menos de 20

Aplicabilidad.

1) Aplicabilidad: Este Apéndice prescribe las normas de aeronavegabilidad adicionales requeridas por el RAD 135.169;

2) Este Apéndice prescribe los requisitos de aeronavegabilidad que deben cumplir las aeronaves operando bajo este RAD, las cuales se establecen en el RAD 23 de este Reglamento.

Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (2)
Tiempo relativo (desde el registro con anterioridad al despegue)	Mínimo 8 horas	± 0.125% por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire Indicada.	VSO hasta Vd (Kias)	5% o 10Kts. El que sea mayor. Resolución 2Kts de bajo de 175 Kts.Ver tabla y OTE C-51ª.	1	1% del rango total
Altitud	-300m (-1000 pies) hasta la altitud máxima certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210 in.. (± 700 pies)	1	(25 hasta 150 pies)
Rumbo magnético	360°	± 5%	1	1°
Aceleración vertical	-3g hasta + 6g.	± 0.2 g, Sumados a ± 0.3 en el máximo datum.	4 (1 por seg. Cuando se registre un Pico, respecto del nivel de 1g).	0.03g.
Aceleración Longitudinal	±1g.	± 1,5% del rango máximo, excluyendo un error de ± 5% del datum de referencia.	2	0.01g.
Actitud de cabeceo	100% del rango utilizable	± 2°	1	0.8°

Muestreo	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Lectura (o por segundo)	Resolución (4)
Actitudes alabeo (roll)	±60° o 100% del rango utilizable, el que sea mayor.	± 20	1	0.8°
Posición del TRIM del estabilizador o posición del control de cabeceo.	Todo el rango Todo el rango 1% del rango.	± 3% a menos que sea requerido un valor mayor.	1	% del rango total ±3%, a menos que total.
Motores (para el rango cada motor) NI EPR, o indicaciones en cabina usada para la certificación de la aeronave. O velocidad y torque de la hélice.	Rango máximo. ----------	±5% --------	1 1, velocidad 1, torque.	1% todo el rango. -------
Velocidad de variación de la altitud (la 250 fpm) necesidad depende de la Resolución del altímetro (2)m (y,200 Imp)	±2400 mpm ±8000(fpm)	± 10% se requiere una resolución de 75 mpm(250 fmp) por debajo de los 3600 m(12000 pies)	1	75 mpm (250 fpm) debajo de 3600 m. (12,000 pies)
Angulo de ataque rango (la necesidad total depende de la resolución del altímetro (2).	-20° hasta 40° o el rango disponible.	±2%	1	0.8% (3).
Interruptor del transmisor de radio (discreto)	ON/OFF	--------	1	--------
Flaps de B.A. (discreto o analógico)	Cada posición discreta. *0-100% del rango analógico.	--------- +3%	1 1	--------- 1% del rango total
Flaps de B.F. (discreto o analógico)	Cada posición discreta. *0-100% del rango analógico.	--------- +3%	-------- 1	--------- 1% del rango total
Reversores de empuje, para cada motor (Discreto) Spoiler, frenos aerodinámicos	Retraídos, o a full Retraidos o desplegados	-------- --------	1 1	-------- --------
Selector de autopiloto	Conectado Desconectado	----------	1	--------

1) Cuando las fuentes de datos sean instrumentadas de la aeronave (excepto altímetros) de calidad suficiente como para volar, el sistema de registro (excluyendo dichos sensores, pero incluyendo todas las otras características del sistema deberá contribuir con no más de la mitad de los valores de esta columna.

2) Si se usan datos del altímetro codificador (codifica la señal en bits para su grabación), deben grabarse ambos parámetros. Sin embargo,

si la altitud se registra con una resolución mínima de 7.5 m (25 pies) dichos dos parámetros pueden omitirse.

3) Porcentual del rango total.

4) Esta tabla se aplica a aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "C" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Apéndice "D" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (2)
Tiempo (GMT o contador de cinta; Rango de muestreo 0 a 4,095 por cinta)	24 horas	± 0.125 por hora	0.25 (por cada sg.)	1 seg.
Velocidad del aire	KIAS 50 hasta Vso, y Vso hasta 1.2 d	± 5% ± 3%	1	1kt.
Altitud	-300m (-1000 pies) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210 m. (± 700 pies)	1	1.5m (5) pies hasta 10.5m (35) pies(1)
Rumbo magnético	360°	± 2%	1	0.5°
Aceleración vertical	-3g hasta + 6g.	± 1% del máximo rango excluyendo un error de data ± 5%		
Altitud de cabeceo	± 75°	± 2%	1	0.5°
Altitud de Roll	± 180°	± 2%	1	0.5°
Llave del transmisor de radio	ON/OF (discreto)	-----	1	-----

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Empuje/Potencia a cada motor	Todo el rango hacia adelante	± 2°	1 (por motor)	0.2% del rango total
Flap de borde de rango fuga o posición del control de cockpit del flap de B.F.	Todo el rango o cada posición discreta	± 3° o la del indicador del piloto	0.5	0.5% del rango total
Posición del control de cockpit del flap de B.A. discreta	Todo el rango o cada posición	+ 3° o la del indicador del piloto	0.5	0.5% del rango total
Posición del reversor de empuje	Retraído, en desplegado (discreto)	------	1 (cada 4 sg para cada motor)	----
Posición del Spoiler rango selección de velocidad de frenado	Rango completo o cada posición discreta	+ 2° a menos que en algún caso particular sea requerida una exactitud mayor	1	0.22 del rango total
Interruptor del autopiloto	Discreto	-----	1	-----
Pasaje del radiofaro	Discreto	-----	1	-----
Aceleración longitudinal	+ 1g.	+ 1.5% del rango máximo excluyendo errores del + 5%	4	0.01g
Aceleración lateral	+ 1g.	+ 1.5% del rango máximo excluyendo un error del +5% de referencia	4	0.01g.
Posición del Trim de cabeceo	Rango total	+ 3% a menos que en algún caso particular sea requerida una exactitud mayor	1	0.3% del rango total
Altura (radio altímetro)	-8m (-20 pies) hasta 750m (2500 pies)	+ 0.8m (2 pies) ó + 3% el que sea mayor debajo de los 150m (500 pies) y + 5% sobre los 150m (500 pies)	1	0.3m (pies) + del rango total sobre los 150 m.
Señal del piloto y/o posición de las superficies de control primario (cabeceo, roll (alabeo) guiñada)	Rango total	± 2%, a menos que sea requerido un valor mayor	1	0.2% del rango total (2)
Aceleración lateral	± 1g.	± 1.5% rango máximo incluyendo el error de referencia de ± 5%	4	0.01seg.
Desviación de la senda de planeo	±400 microamperes	± 3%	1	0.3 % del rango total
Desviación del localizador	±400 microamperes	± 3%	1	0.3% del rango total
Modo y estado de conexión del AFCS	Discreto	---	1	---
Alarma maestra	Discreto	---	1	---

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Posición del Switch de detección de tren principal comprimido	Discreto	---	1	---
Angulo de ataque (si es registrado directamente)	Como esté instalado	Como esté instalado	2	0.3% del rango total
Temperatura del aire exterior o temperatura total del aire	-50° hasta + 90° C.	+ 2°C.	0.5	0.3C.
Baja presión para sistema hidráulico	Discreto	---	0.5	0.5% del rango total
Velocidad respecto a la tierra	Como esté instalado	La mayor exactitud del sistema	1	0.2%

Si posee capacidad adicional de registro, el registro de los siguientes parámetros es recomendado. Los parámetros están listados según un orden de significancia.

Angulo de deriva	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Velocidad del viento y dirección	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Latitud y longitud	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Presión de frenos/posición de pedal de freno	Como instalado	Como instalado	4	----
Parámetros adicionales de motores: EPR NI N2 EGT	 como instalado como instalado como instalado Como instalado	 como instalado como instalado como instalado Como instalado	924X 1 (por motor) 1 (por motor) 1 (por motor) 1 (por motor)	
Flujo de combustible	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	

TCAS: TA RA	Como instalado Como instalado	Como instalado Como instalado	1 (por motor) 1 (por motor)	
Nivel de sensibilidad (Como lo haya elegido la tripulación)	Nivel de sensibilidad (Como lo haya elegido la tripulación)	Como instalado	2 (por motor)	
Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS)	Discreto	---	1	
Tren de aterrizaje o posición del selector del tren	Discreto	---	0.25 (1 cada 4 segundos)	---
Distancias dadas por DME 1 y 2	0-200NM	Como instalado	0.25	1 mi
Selector de frecuencias de navegación 1 y 2 (NAV 1 y 2)	Rango total	Como instalado	0.25	

1) Cuando se registra la velocidad de variación de altitud. La velocidad de variación de la altitud debe medirse con la resolución suficiente, y el muestreo debe hacerse de manera de permitir calcular la altitud con un margen de 1.5m (5 pies).

2) Para aviones que demuestren capacidad de calcular (en todas las modalidades de operación y regímenes de vuelo), bien la señal dada al control, bien el movimiento del control (uno del otro), se aplica la "o". Para aviones con sistemas de control no mecánicos (fly-by-wire) se aplica la "y". En aviones con superficies de control divididas (split), es aceptable registrar una combinación de señales, en lugar de hacerlo con cada parte por separado.

3) Esta tabla es aplicable a aviones fabricados después del 11-10-91.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

ARTÍCULO 2.- Envíese a la Dirección General de Aeronáutica Civil y a la Junta de Aeronáutica Civil, para su conocimiento y fines correspondientes.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana a los dieciséis (16) días del mes de mayo del año dos mil tres (2003), años 160 de la Independencia y 140 de la Restauración.

HIPÓLITO MEJÍA