Dec. No. 211-95 que aprueba el Reglamento del Departamento de Aeronavegabilidad de la República Dominicana y las reglamentaciones y normas de aplicación de la Ley No.505 del año 1969, sobre Aeronautica Civil.

JOAQUIN BALAGUER
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 211-95

CONSIDERANDO: Que la Ley No.505 sobre Aeronáutica Civil, de fecha 10 de noviembre de 1969, regula la navegación aérea, civil y comercial en el territorio de la República Dominicana, sus mares territoriales y el espacio aéreo que los cubre;

CONSIDERANDO: Que la Dirección General de Aeronáutica Civil, como resultado del cumplimiento de las funciones que le confiere dicha Ley No.505, ha elaborado las reglamentaciones técnicas para darle mayor alcance y amplitud a la referida ley y así tratar de que los textos legales vigentes se adapten más al rápido desenvolvimiento de esta importante actividad;

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana está afiliada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en donde concurren la gran mayoría de los organismos nacionales e internacionales destinados a la aviación civil y comercial;

CONSIDERANDO: Que es necesario reunir en un sólo documento reglamentario todas las regulaciones destinadas a dicha importante actividad;

VISTA: La Ley No.505, del 10 de noviembre de 1969 sobre Aeronáutica Civil;

VISTAS: Las regulaciones recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y las reglamentaciones elaboradas por la Dirección General de Aeronáutica Civil;

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

D E C R E T O:

Artículo 1.- Se aprueba el Reglamento del Departamento de Aeronavegabilidad de la República Dominicana cuyo texto es el siguiente:

I N D I C E

CAPITULO I

DEFINICIONES

CAPITULO II

AERONAVEGABILIDAD

CAPITULO III

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

CAPITULO IV

CONTROL DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

CAPITULO V

RESPONSABILIDADES Y SANCIONES

CAPITULO I

DEFINICIONES

DEFINICIONES GENERALES

1.- ACCESORIOS:

Son implementos, tales como instrumentos, equipos, aparatos, partes de cualquier descripción, los cuales son usados (o son posibles de usar) en la navegación, operación o control de las aeronaves en vuelo, incluyendo los equipos de comunicaciones, mecanismos electrónicos y cualquier otro mecanismo instalado en las aeronaves, (pero sin incluir a los paracaídas) y los cuales no forman parte de estructuras, motores de aeronaves o hélices.

2.- AERONAVES:

Cualquier aparato conocido o por inventarse, usado o diseñado para navegar por el aire, incluyendo en este concepto su estructura, unidad(es) propulsora(s), hélice (s) y accesorios.

3.- AERONAVE CERTIFICADA:

Es aquella aeronave del Estado no militar o privada (particular o comercial), la cual está en posesión de un Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la autoridad competente, sea ésta nacional o extranjera.

4.- AERONAVEGABILIDAD:

Características o condiciones que deben reunir las aeronaves para cumplir en forma segura y satisfactoria los vuelos o maniobras que están autorizadas. Aptitud técnica para el vuelo y/o para una clase de vuelo determinado.

5.- ALTERACION:

Es cualquier cambio apreciable en el diseño de la estructura de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio.

6.- ALTERACION MAYOR:

Se entiende por alteración mayor de una aeronave o de cualquier componente de ésta, lo siguiente:

a) Una alteración que cause un cambio apreciable en el peso, balanceamiento, resistencia estructural, performance, operación de la (s) unidad (es) motopropulsora (s), característica del vuelo o cualquier otra característica que afecte la aeronavegabilidad bajo la cual se encuentra certificada una aeronave.

b) Una alteración que se hace siguiendo prácticas no aceptadas y que no puedan ser valoradas por métodos corrientes.

7.- ALTERACION MAYOR DE ESTRUCTURAS:

Se entenderá como Alteración Mayor de Estructura lo siguiente:

a) Cambios al diseño básico o en la configuración externa de cualquier componente estructural, tales como alas, empenajes, montantes de motores, sistema de control de vuelo, tren de aterrizaje, cascos o flotadores, elementos componentes de una estructura (largueros, costillas, herrajes, amortiguadores, tirantes, capotas, carenados, contrapesos aerodinámicos, etc.), sistemas actuadores hidráulicos y eléctricos de componentes y palas de rotores.

b) Cualquier cambio al peso vacío o al balanceamiento en vacío del cual pueda resultar un aumento del peso máximo certificado o variación del centro de gravedad de la aeronave más allá de los límites.

c) Cambios en el diseño básico de los sistemas de combustible, lubricación, refrigeración, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, anti-hielo y escape.

d) Modificación a las alas o a las superficies de control, fijas o móviles, que pueda afectar las características de vuelo o de control de las aeronaves.

8.- ALTERACION MAYOR DE MOTORES:

Se entenderá como Alteración Mayor de Motores lo siguiente:

a) Conversión de un motor de un molde aprobado a otro, incluyendo cualquier cambio en la razón de compresión, en el reductor de la hélice, en la relación de los compresores o la sustitución de partes mayores, las cuales requieran modificaciones considerables y prueba del motor.

b) La sustitución de partes estructurales del motor por otras diferentes a las entregadas por el fabricante o de otra especificación distinta a la aprobada.

c) Instalación de un accesorio que no esté aprobado para el motor.

d) Eliminación de accesorios que estén incluídos como equipo del avión o del motor.

e) Instalación de partes estructurales distintas al tipo aprobado para la instalación.

f) Conversión de cualquier clase hecha con el propósito de usar combustible de un octanaje distinto al especificado para el motor.

g) Modificación o alteración del sistema de lubricación del motor.

9.- ALTERACION MAYOR DE HELICE:

Se considerará como Alteración Mayor de Hélice lo siguiente:

a) Cambios al diseño de la pala.

b) Cambios en el diseño del cubo.

c) Cambios en el gobernador o en el diseño del sistema de control.

d) Instalación de un gobernador o sistema de bandera.

e) Instalación de sistema anti-hielo.

f) Instalación de partes no aprobadas para la hélice.

g) Cambio en el equilibrado de una hélice o sus controles.

10.- ALTERACION MAYOR DE ACCESORIOS:

Son todos aquellos cambios al diseño básico de los accesorios hechos de acuerdo recomendaciones no aprobadas por el fabricante o la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el caso de equipos de comunicaciones y navegación, incluye los cambios en el diseño básico que afecten las frecuencias, niveles de ruido, sensitividad, selectividad, distorsión, radiación parásita, característica de control automática del volumen y, en general, cualquier cambio que tenga algún efecto en la performance de estos equipos.

11.- ALTERACION MENOR:

Alteración menor de una aeronave o de componentes de ésta, es una alteración no comprendida en los casos señalados en el número anterior.

12.- ALTERACION MENORES DE ESTRUCTURAS:

Los siguientes cambios en las estructuras se considerarán como alteraciones menores:

a) Especificación del equipo opcional de una aeronave. La instalación o remoción de ítem opcional (es) listado (s) en la especificación de la aeronave cuando tal instalación es hecha de acuerdo a las instrucciones del fabricante.

b) Equipo de igual o remoción de equipo de igual o menor peso y en la misma ubicación que tenía el equipo listado como opcional en la especificación de la aeronave.

c) Cambios para mejorar la vida de servicio. Cambios de naturaleza menor, hechos en elementos estructurales y no estructurales con el propósito de mejorar la vida de servicio o reducir los costos de mantenimiento.

d) Cambio en el peso y/o balanceamiento. Todos los cambios en el peso vacío o en el balanceamiento en vacío que no resulte en un aumento del peso máximo certificado o en los límites del centro de gravedad de una aeronave.

13.- ALTERACIONES MENORES DE MOTORES:

Se consideran como alteraciones menores de motores cualquier otra alteración que no esté incluída entre las alteraciones mayores.

Los siguientes son ejemplos de alteraciones menores:

a) Alteraciones a las cazoletas de amarra del motor, las cuales no afecten adversamente la integridad de tales partes.

b) Cambios en las capotas de refrigeración que no afecten la refrigeración del motor, tales como modificaciones a las cazoletas de amarra.

c) La alteración o conversión de un motor por simple sustitución de partes de diferentes diseños aprobados por la DGAC y en conformidad con las recomendaciones del fabricante.

14.- ALTERACIONES MENORES DE HELICES:

Se consideran alteraciones menores de hélices cualquier otra alteración que no esté incluída en las alteraciones mayores.

Los siguientes son ejemplos de alteraciones menores:

a) Instalación inicial de conos de hélices.

b) Cambios en el diseño básico o en la relocalización de cazoletas o tirantes de los controles de las hélices.

c) Cambios en el diseño básico de cables y varillas de control de las hélices.

15.- ALTERACIONES MENORES DE ACCESORIOS:

Se consideran alteraciones menores de accesorios cualquier cambio en el diseño básico de éstos, hechos de acuerdo con recomendaciones aprobadas por la DGAC o por los respectivos fabricantes. En el caso de los equipos de comunicación y navegación las alteraciones menores incluyen la sustitución de partes estándares hechas por otros fabricantes. Tales partes incluyen tubos, mecanismos semi-conductores, tales como diodos de cristal y transistores, resistencias, condensadores relays, etc.

16.- APROBADO (A, OS, AS):

Cuando este término se use solo o modificando palabras, tales como aeronaves, estructuras, motor de avión, hélices, accesorios, métodos o técnicas, significa aprobado por la DGAC (Departamento de Aeronavegabilidad), de acuerdo con las exigencias aplicables.

17.- INSPECTORES DE AERONAVEGABILIDAD:

Son aquellas personas que pertenecen a la DGAC (Departamento de Aeronavegabilidad) y que desarrollan funciones relacionadas con el control y supervisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves privadas y comerciales. Sus funciones serán las de inspeccionar aeronaves, partes, equipos, componentes, empresas y talleres.

18.- CAMBIO:

Es la acción de reemplazar un (o más) motor(es), helice(s), o accesorio(s) por otro(s) en condiciones servible (s), igual (les) mismo (s) ya reparado(s).

19.- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:

Es un certificado expedido o revalidado por la DGAC para las aeronaves dominicanas, con el propósito de certificar que una aeronave se ajuste a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes a la fecha que se expide o revalide el certificado.

Las aeronaves de otra nacionalidad deberán poseer este certificado proporcionado por el respectivo Estado. Acredita dos circunstancias:

a) Que la aeronave es apta para volar; y

b) Que puede efectuar una clase determinada de vuelo.

El certificado no acredita "estado actual de aeronavegabilidad" de una aeronave.

20.- COMPONENTES:

Los componentes son partes de una aeronave.

21.- DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD (D.A. NOTAS):

Publicación de carácter técnico y mandatorio que debe ser cumplida por los operadores o propietarios en los plazos fijados por cada una de ellas. Para que una aeronave se considere en condición aeronavegable, se requerirá que la misma cumpla con estas directivas, además de las disposiciones que dicte el programa de mantenimiento de la aeronave.

22.- ESTRUCTURA:

Es cualquier clase de fuselaje, boom, nacela, capota, empenajes, superficies aerodinámicas fijas y/o móviles, carenados, tren de aterrizaje y todas las partes, accesorios o controles de cualquier descripción que pertenezca a ellos, pero no incluyen motores de aeronaves ni hélices.

23.- FABRICANTE:

Fabricante es cualquier persona que:

a) Mantiene un tipo de producción certificada de aeronaves, motores, hélices o accesorios para aeronaves.

b) Fabrique un accesorio aprobado de acuerdo a una especificación aprobada por la DGAC o el Estado fabricante.

24.- **HELICE:**

Es un mecanismo usado para propulsar una aeronave que tiene palas montadas a un eje, el cual, cuando rota, produce por su acción en el aire, un empuje paralelo al eje longitudinal de la aeronave; también incluye los componentes para su control, los que normalmente provienen del mismo fabricante de la hélice. Es también un sistema de perfiles aerodinámicos usado para sustentar y controlar los movimientos de los helicópteros.

25.- **INSPECTORES DE AERONAVEGABILIDAD ZONALES:**

Son los inspectores designados en los distintos aeropuertos del país para supervisar e inspeccionar las distintas aeronaves y sus instalaciones.

Estos inspectores serán evaluados y preparados para tales fines por la sección de entrenamiento de la DGAC, y los mismos serán nombrados por el Poder Ejecutivo y dependerán del Departamento de Aeronavegabilidad.

26.- **INSTRUMENTO:**

Es un mecanismo destinado a indicar visualmente o auditivamente la actividad, altitud, performance u operación de una aeronave o cualquier componente de él; incluye instrumentales electrónicos y los mecanismos para el control automático de la navegación.

27.- **ESCUELAS, TALLERES O CENTROS DE REPARACION:**

Son todas aquellas escuelas, talleres o centros de reparación que hayan sido autorizados conforme a los requerimientos de la DGAC para ejecutar trabajos en material aeronáutico; comprende el personal, equipos y herramientas, instalaciones y las publicaciones técnicas necesarias para el nivel de trabajo que se les autoriza.

28.- **MANTENIMIENTO:**

Es la inspección, desarme, reparación, revisión, conservación, preservación y renovación de estructuras, motores de aeronaves, hélices y accesorios, incluyendo el reemplazo de partes. El mantenimiento podrá ser preventivo, correctivo o recuperativo y será efectuado para mantener las aeronaves, motores de aeronaves, hélices y accesorios en buenas condiciones para su operación o para su uso.

No incluye alteraciones, modificaciones y/o reconstrucciones.

29.- MANTENIMIENTO PREVENTIVO:

Es aquel tipo de mantenimiento efectuado para evitar el deterioro prematuro de aeronaves o partes de éstas.

30.- MANTENIMIENTO CORRECTIVO:

Es aquel tipo de mantenimiento efectuado para corregir daños en aeronaves o en partes de éstas. Incluye las reparaciones, reemplazos de piezas o partes y la construcción o reconstrucción de éstas y las pruebas que sea necesario ejecutar para comprobar su condición.

31.- MANTENIMIENTO RECUPERATIVO:

Es aquel tipo de mantenimiento efectuado para retornar al servicio aeronaves o partes de éstas. Incluye las reparaciones, reemplazos de piezas o partes, la construcción y reconstrucción de éstas y las pruebas necesarias para ejecutar el trabajo o comprobar su condición.

32.- MOTOR DE AERONAVE:

Es la fuente de poder empleada para propulsar la aeronave, e incluye todas las partes y accesorios que le son propios, sin incluir la hélice.

33.- PERSONAL AUTORIZADO:

Todo aquel personal que posea licencia técnica otorgada por la DGAC, conforme al reglamento respectivo.

34.- RECONSTRUIR:

Son las actividades desarrolladas para volver a construir una aeronave, hélice o accesorio, efectuando la reparación, reemplazo y fabricación de partes que sean necesarias sin incurrir en la alteración o modificación de ellas, de la aeronave o partes de éstas.

Una aeronave reconstruida, aunque sea con los mismos materiales, será considerada como nueva y distinta.

35.- REPARACION:

Es cualquier operación, que no sea de mantención rutinaria, necesaria para restaurar las condiciones para la operación segura de una aeronave, motor de la aeronave, hélice o accesorio, incluyendo el refuerzo o reemplazo de partes dañadas o deterioradas.

36.- REPARACION MAYOR:

Se entiende por reparación mayor de una aeronave o componente de ésta:

a) Una reparación que si no es hecha correctamente podría afectar la resistencia estructural, la performance, las características de vuelo, la operación del motor y cualquier otra cualidad que afecte la aeronavegabilidad.

b) Una reparación que se haya hecho de acuerdo a prácticas no aceptadas y que no puede ser valorada por métodos corrientes.

37.- REPARACIONES MAYORES DE ESTRUCTURAS:

Son todas las reparaciones que incluyan el refuerzo, empalme y construcción de miembros estructurales primarios o su reemplazo cuando sea fabricada empleando la remachadura o soldadura.

Los siguientes son ejemplos de tales miembros:

a) Viga, cajón, alas monocoque o semi-monocoque, superficie de control, larguerillos de alas, cuerdas de alas, reparaciones que envuelvan la sustitución de materiales, largueros, amarras de largueros, miembros de vigas armadas, vigas de láminas delgadas, quillas y miembros del lomo, de casco o flotadores, láminas coarrugadas de miembros en compresión, los cuales actúen como material de brida de alas o empenaje, cuaderna principal de alas y miembros de compresión, tensores de alas o empenaje, montantes de motores, largueros de fuselaje, miembros de armadura lateral y horizontal o mamparos, amarras de asiento, montantes de trenes de aterrizaje, ejes, ruedas, esqui y pedestales de esquí, partes de sistema de control, tales como la columna, pedales, ejes, cazoletas y cuernos.

b) La reparación de áreas en el recubrimiento metálico o en el recubrimiento de madera prensada, cuya extensión excede a "6" en cualquier dirección; la reparación de recubrimiento haciendo costuras adicionales; empalmes de láminas de recubrimiento.

c) Reparaciones de tres o más costillas adyacentes de alas o superficie de control o los bordes de ataque de alas o superficie de control entre tales costillas adyacentes.

d) Reparación en recubrimiento de tela area superior a la de dos costillas adyacentes; reemplazo de tela en componentes, tales como alas, fuselaje, estabilizadores y superficie de control.

e) Reconstrucción, incluyendo el cambio de fondo, de estanques de combustible o aceite del tipo removible o integral.

38.- REPARACIONES MAYORES DE MOTORES:

Las siguientes reparaciones se considerarán reparaciones mayores:

a) Cualquier operación de mantenimiento que requiera:

- La separación o desarme del carter o cigüeñal de un motor equipado con un sobrealimentador integral y/o mecanismo reductor para la hélice.

- Desarme de un carburador tipo no flotador o del sistema de inyección empleado en un motor.

- Top overhaul de motores equipados con sobrealimentador integral y/o mecanismo reductor para la hélice.

b) Reparaciones estructurales o componentes del motor que incluyan trabajos de soldadura, galvanoplastía, metalización u otros métodos.

39.- REPARACIONES MAYORES DE HELICES:

Reparaciones de los siguientes tipos, se considerarán reparaciones mayores de una hélice:

a) Cualquier reparación para enderezar palas de acero.

b) Reparación o maquinado de cubos de acero.

c) Recorte de palas.

d) Reparaciones en las puntas de las palas de hélices de madera.

e) Reemplazo de las láminas externas en hélices de madera.

f) Reparación de hoyos deformados en los cubos de hélices de madera de paso fijo.

g) Trabajos embutidos en palas de madera.

h) Todas las reparaciones para ajustar palas.

i) Reemplazo de la tela en las puntas de las palas.

j) Reemplazo de las cubiertas de plástico.

k) Reparación de gobernadores de hélices.

l) Overhaul de hélices de pasos controlables.

m) Reparaciones para corregir abolladuras, cortes, hendiduras, melladuras, etc., y enderezamiento de palas de aluminio.

40.- REPARACION MAYOR DE ACCESORIOS:

Se considerarán reparaciones mayores de accesorios todas aquellas reparaciones que signifiquen trabajos complejos que requieran el uso de buenas técnicas y/o herramientas especiales y equipos de prueba que se encuentren sólo en los talleres de reparaciones de accesorios.

Estas reparaciones mayores incluyen, pero no están limitadas a lo siguiente:

a) Instrumentos.
Todas las reparaciones de instrumentos.

b) Equipos electrónicos.
Ajuste y calibración de equipos VOR, ILS o DME.

c) Equipos eléctricos.
Reembobinado de campos de accesorios eléctricos.

d) Accesorios hidráulicos.
Desarme completo de válvulas de potencia hidráulica.

e) Accesorios mecánicos:
- Overhaul de carburadores de tipo presión.
- Overhaul de bombas hidráulicas de aceite y combustible.

41.- REPARACION MENOR:

Es cualquier reparación distinta a una reparación mayor.

42.- REPARACION MENOR DE ESTRUCTURA:

Se entenderá como Reparación Menor de Estructura lo que se detalla a continuación:

a) Miembros no estructurales:

Reparación a miembros no estructurales, los cuales podrían afectar la aeronavegabilidad de una aeronave, tales como: capotas, carenados de alas y de superficie de control, instalaciones eléctricas y parabrisas.

b) Estanques:

Parches y reparaciones en filtraciones de estanques no integrales de combustible, aceite, líquido hidráulico y fluído anti-congelante.

c) Costillas, bordes de ataque y de fuga y puntas de alas. La reparación de:

- No más de dos costillas adyacentes de alas o superficie de control de tipo convencional (madera o metal).

- Borde de ataque de alas y control de superficie entre dos costillas adyacentes.

- El borde de fuga de alas, control de superficie y flaps.

- La punta de un ala o una superficie de control.

d) Recubrimiento de tela:

Parche de tela que incluye el reemplazo de la tela de un área no mayor a la que hay entre dos costillas adyacentes.

e) Cubierta de metal o de madera prensada:

El parche de hoyos en metal o madera prensada que no excedan "6" en cualquier dirección y siempre que no afecten directamente a costillas, larguerillos y mamparos.

f) Reemplazo de componentes:

El reemplazo de componentes o unidades completas, tales como las que se indican más abajo, con partes proporcionadas por el fabricante original o fabricadas de acuerdo con diseños aprobados. Alas, punta de alas removibles, superficie de control (fijas o móviles) y cables de control.

Trenes de aterrizaje:
Conjuntos de rueda de cola, montantes de motor (prefabricados y apernados pero no soldados). Accesorios del sistema de combustible, lubricación e hidráulica.

Estanques de combustible y aceite, controles de motor y hélice. Accesorios, tales como instrumentos, componentes de unidades, actuadores hidráulicos o eléctricas, calefactores de cabina, unidades de radio, pilotos automáticos.

43.- REPARACIONES MENORES DE MOTORES:

Se considerarán como reparaciones menores de motores cualquier reparación no incluída en reparaciones mayores de éstos, ni en los trabajos de mantenimiento preventivo. Los siguientes son ejemplos de reparaciones menores:

a) Top overhaul.
En motores que no tienen ni sobrealimentador integral ni reductor de hélice. Consistente en lo siguiente:
- Sacar cilindros.
- Esmerilar válvulas y remover depósitos de carbón.
- Ajuste de anillos nuevos.
- Ajuste de tolerancia de válvula o reemplazo de partes del mecanismo de válvula ubicados fuera del carter.

b) Overhaul completo.
En motores que no tienen ni sobrealimentadores integrales ni reductores de hélices.

c) Reemplazo de componentes.
El reemplazo de componentes que no sean partes de la estructura básica del motor, tales como carburadores, magnetos, arnés de encendido, en motores de cualquier potencia.

44.- REPARACIONES MENORES DE HELICES:

Reparaciones tales como las siguientes se considerarán reparaciones menores de hélices:

a) Reparaciones para eliminar abolladuras, cortes, hendiduras, melladuras, picaduras en el borde de ataque en palas de aluminio, remoción y tratamiento que no afecten la resistencia, peso equilibrado o perfomance de la hélice.

b) Reparación de abolladuras, cortes, hendiduras y pequeñas quebraduras paralelas a la veta de la madera.

c) Montaje y desmontaje de la hélice.

d) Arme y desarme de la hélice al grado necesario para:

- Armar hélices parcialmente desarmadas para embalaje y que no requieran el uso de equipos de balanceamiento.

- El cumplimiento de servicio e inspección de rutina.

- El reemplazo de partes que normalmente no requieran equipos de pruebas.

e) Equilibrado de hélices de paso fijo y ajustable en tierra.

f) Pulidos de hélices de madera.

45.- REPARACIONES MENORES DE ACCESORIOS:

Se considerarán como reparaciones menores de accesorios cualquier reparación no incluida en las reparaciones mayores de éstos ni en los trabajos de mantenimiento preventivo.

46.- TIEMPO EN SERVICIO:

Tiempo en servicio (cuando es usado para computar los controles de mantenimiento e inspección) es la suma de los tiempos desde el momento en que una aeronave deja el suelo hasta cuando lo vuelva a tocar al final del vuelo.

47.- TIPO:

Es la clasificación específica de una aeronave que teniendo el mismo diseño básico incluye todas las modificaciones de ella, excepto aquellas modificaciones que generan un cambio en el manejo o en las características de vuelo.

CAPITULO II

AERONAVEGABILIDAD

1.- El Certificado de Aeronavegabilidad acreditará dos circunstancias:

a) Que la aeronave es apta para volar; y

b) Que pueda efectuar una clase determinada de vuelo.

Párrafo.- El Certificado de Aeronavegabilidad es un documento público de carácter técnico otorgado por el Estado y será, por regla general, una presunción favorable el estado de condición de la aeronave que confirma o rechaza esta presunción.

2 .- El estado actual de aeronavegabilidad será la condición técnica que en cualquier momento tiene una aeronave para efectuar un vuelo determinado.

Párrafo I. Esta condición será responsabilidad del operador quien deberá mantener la aeronave en estado aeronavegable por medio de un sistema de mantenimiento que también será su responsabilidad, (propio o contratado).

Párrafo II. El estado actual de aeronavegabilidad podrá ser controlado en cualquier momento por las autoridades aeronáuticas con el propósito de comprobar si el operador se ajusta a las normas que se han dictado tendentes a dar seguridad a las actividades aéreas.

3.- Toda aeronave del Estado no militar y las privadas (particulares o comerciales) que sobrevuele territorio dominicano, deberá ir provista con un Certificado de Aeronavegabilidad expedido o revalidado en forma reglamentaria por el Estado a cuya nacionalidad pertenezca la aeronave:

En el caso de aeronaves dominicanas, este Certificado deberá ser emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el caso de aeronaves extranjeras, este Certificado deberá ser recabado en el organismo que esté facultado para otorgarlo en el Estado que pertenezca cada aeronave.

A las aeronaves extranjeras que operen en República Dominicana comercialmente se les exigirá un programa de mantenimiento aprobado por el estado de matrícula para que pueda operar en territorio dominicano.

4.- El Certificado de Aeronavegabilidad lo otorgará la Dirección General de Aeronáutica Civil (Departamento de Aeronavegabilidad), después de efectuadas las siguientes actividades:

a) Una inspección a la aeronave realizada de acuerdo a los procedimientos que se establezcan sobre el particular, cuando la aeronave sea presentada a certificación para determinar el estado de aeronavegabilidad de la aeronave en ese momento.

b) Un control a los historiales, registros, cartillas de inspecciones, cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad, o cualquier disposición técnica fijada por la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquier otro registro técnico que permita determinar la forma en que el operador mantiene sus aeronaves.

5.- El Certificado de Aeronavegabilidad, cumplida la fecha de validez, quedará automáticamente cancelado considerándose entonces que la aeronave está sin su documentación legal completa.

6.- Las características o condiciones que deberán reunir las aeronaves para considerarlas aeronavegables serán las siguientes:

a) Los manuales de los fabricantes.

b) Especificaciones de aeronaves, motores, hélices y accesorios publicados por la autoridad aeronáutica competente del país de origen de las aeronaves.

c) En las Directivas de Aeronavegabilidad (D.A) aplicables a cada aeronave.

d) Cualquier otro documento técnico que ponga en uso la Dirección General de Aeronáutica Civil.

7.- Las características o condiciones que deben reunir los prototipos de aeronaves y sus partes para ser aceptadas como aeronavegables, se encuentran detalladas en:

a) Anexo 8 (normas de aeronavegabilidad) al Convenio de Aviación Civil Internacional.

b) En las normas de aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices y accesorios publicados por la autoridad aeronáutica competente del país de origen de las aeronaves.

CAPITULO III

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

1.- Ninguna aeronave provista de Certificado de Aeronavegabilidad podrá emprender el vuelo:

a) Si no se le han efectuado las inspecciones o trabajos de mantenimiento que se indican en el Manual de Mantenimiento respectivo.

b) Si ella o cualquier parte de la misma o sus equipos han sido sometidos a una reparación o alteración y no se cuenta con una conformidad (visto bueno) de mantenimiento, relativa a la reparación o alteración. En el equipo citado en el literal a) precedente de este Artículo 9 quedan incluídos los aparatos de radio que lleve la aeronave, tanto para ser usados dentro de ella como fuera de la misma en caso de emergencia.

c) Si las personas responsables de la conformidad (visto bueno) de mantenimiento o aeronavegabilidad no están calificadas de acuerdo a lo que se especifica en el reglamento de Licencias Técnicas.

d) Si las personas responsables de la conformidad (visto bueno) de mantenimiento o aeronavegabilidad poseen licencia vencida.

2.- Será de responsabilidad del propietario (explorador) el establecer o contratar servicios de una organización compuesta de personal especializado y licenciado, talleres, equipos e

instalaciones y la literatura técnica necesaria para mantener sus aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad, mientras las operan.

Párrafo I. La organización deberá tener, además de la parte que ejecuta los trabajos, un sistema interno de inspección por el que se asegure que todo el mantenimiento y reparación o alteración se efectuen de acuerdo con los manuales de mantenimiento y las disposiciones técnicas pertinentes.

Párrafo II. La amplitud de los trabajos que desarrollará cada organización será determinada y autorizada por medio de una resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil:

Párrafo III. Las empresas aéreas comerciales, las escuelas, los talleres, los centros de reparación y los clubes aéreos deberán tener para uso y guía de la organización y del personal que desarrollará actividades de mantenimiento, un manual de mantenimiento el cual deberá contener como mínimo los siguietes aspectos:

a) La organización.

b) Deberes y responsabilidades de cada parte de la organización.

c) Requisitos que deberá reunir el personal que se asigne a cada parte de la organización.

d) Procedimientos para el servicio y mantenimiento de aeronaves con indicación de:

1.- Frecuencia de las inspecciones.

2.- Plan de reemplazos por el cumplimiento de tiempo.

3.- Cartillas de inspección y actualización de éstas.

4.- Control administrativo de bitácoras y registros.

5.- Control de cumplimiento de A.D.

Párrafo IV. Copia de este manual deberá enviarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su aprobación y para orientar las inspecciones que deberá efectuar en cumplimiento a sus deberes de control.

Párrafo V. Las empresas de aeronavegación comercial que inicien sus actividades o que introduzcan nuevo material de vuelo, deberán entregar este manual a la DGAC antes de iniciar sus vuelos comerciales.

Párrafo VI. Las aeronaves extranjeras que operen en territorio nacional autorizadas por la Junta de Aeronáutica Civil o la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberán dar cumplimiento a estas exigencias en todas sus partes.

CAPITULO IV

CONTROL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

1 .- La DGAC controlará los procedimientos de mantenimiento que se empleen para conservar las aeronaves o partes de éstas en estado de aeronavegabilidad.

Este control se ejecutará :

a) Durante las inspecciones que se efectúen con motivo de la certificación de una aeronave.

b) Mediante inspecciones anunciadas previamente.

c) Mediante inspecciones imprevistas.

2.- Las inspecciones con motivo de la certificación incluyen:

a) Una inspección a la aeronave de acuerdo al procedimiento que deberá comunicarse junto con el "PLAN DE CERTIFICACION ANUAL".

b) Una inspección a la documentación legal reglamentaria.

c) Una inspección a los historiales, registros, cartillas de inspección, cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (o cualquier otro registro técnico que permita determinar la forma en que el operador mantiene su aeronave).

3.- Las inspecciones anunciadas previamente y las imprevistas podrán incluir:

a) Los aspectos señalados en el Artículo 12, literales a), b) y c) anteriores.

b) El personal, los talleres, equipos o instalaciones y la literatura técnica empleada por una organización de mantenimiento.

c) La ejecución misma de los trabajos de mantenimiento.

4.- Siendo el propietario u operador el responsable del estado actual de aeronavegabilidad, será responsable también del control de efectividad del mantenimiento que se haga a sus aeronaves.

5.- Si durante el control de mantenimiento de la aeronavegabilidad las autoridades aeronáuticas consideran que los servicios prestados son deficientes y comprometen la seguridad de vuelo, podrán retirar el Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave y éste no será devuelto al propietario u operador, sino hasta que se haya comprobado que el mantenimiento satisface los requisitos exigidos por la DGAC.

CAPITULO V

RESPONSABILIDADES Y SANCIONES

1.- Las infracciones al presente Reglamento serán sancionadas con:

a) Amonestación:

1.- Simple
2.- Escrita

b) Suspensión de la licencia cuando proceda.

c) Cancelación de la licencia.

d) Multas.

2.- Las sanciones aplicadas con motivo de las responsabilidades que caben en el mantenimiento de las aeronaves serán aplicadas a:

a) Personal técnico o administrativo.

b) Operadores o propietarios de aeronaves.

c) Escuelas, talleres y centros de reparación.

3.- Las aplicaciones de las sanciones establecidas en este Reglamento se regirán de acuerdo lo establecido en la Ley No.505 del 1969, sobre Aeronáutica Civil.

Artículo 2.- Se aprueban las reglamentaciones y normas de aplicación de la Ley No.505, de fecha 10 de noviembre de 1969 sobre Aeronáutica Civil, las cuales se dividen en las partes que se copian a continuación:

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE I JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE I

DEFINICIONES Y ABREVIACIONES

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE I JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE I

ESTE PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

I N D I C E

1.1 DEFINICIONES GENERALES

1.2 ABREVIATURAS Y SIMBOLOS

1.3 REGLAS DE CONSTRUCCION

1.1 DEFINICIONES GENERALES

1.- DISTANCIA. TOPE DE ACELERACION

Es la distancia requerida para acelerar una aeronave a una velocidad específica, asumiendo falla del motor crítico en el instante que la velocidad V1 es alcanzada para parar la aeronave.

2.- JUNTA MEDICA DE AVIACION

Es un grupo de profesionales en aviación médica, constituido bajo una carta reconocida por el Director General de Aeronáutica Civil, con el propósito de proveer un estandar y una uniformidad en la aplicación de prescripciones médicas estandarizadas por la DGAC con el propósito de examinar los aplicantes a licencias, las cuales lo requieran.

3.- TRANSPORTADOR AEREO (COMERCIAL)

Es una persona que está encargada directamente o por arrendamiento o por otro acuerdo para estar envuelto en transportación aérea; el transportador comercial aéreo, quien conduce tal operación tendrá que poseer un certificado vigente de explotador aéreo comercial emitido por la DGAC y será responsable por el ejercicio operacional y control sobre esas operaciones.

Certificado de explotador aéreo comercial, es un documento emitido por la Junta de Aeronáutica Civil, certificando que se ha encontrado apto y calificado y que cumple con las regulaciones de la DGAC en el cual certifica la autorización para ser responsable en la operación de la aeronave.

4.- OPERADOR DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

Es un operador de aeronave grande con horario de transporte de pasajero, carga y correo.

5.- AERONAVE

Es un aparato para el uso o intento de ser usado, para volar en el aire.

6.- AEROPLANO

Es una aeronave de ala fija más pesada que el aire impulsado por motor, que es soportado en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus alas.

7.- MANUAL DE VUELO DEL AEROPLANO

Es un documento que contiene las limitaciones, procedimientos, informaciones y datos pertinentes de cada uno de los tipos de certificado de aeroplanos y modelos pertinentes a la operación segura de ese aeroplano en particular.

8.- AEROPUERTO

Es una área de tierra o agua que es usada para aterrizar y decolar aeronaves e incluye sus edificios y facilidades.

9.- TRAFICO AEREO

Es la operación de una aeronave en el aire o sobre una superficie del aeropuerto; excluye la rampa de carga y áreas de parqueo.

10.- TOLERANCIA DE TRAFICO AEREO

Es una autorización por el control de tráfico aéreo con el propósito de prevenir colisión entre aeronaves conocidas para proseguir bajo condición de tráfico especificado dentro del espacio áereo controlado.

11.- CONTROL DE TRAFICO AEREO

Es un servicio operado por autoridad apropiada para proveer la seguridad, ordenamiento y control del flujo del tráfico aéreo.

12.- TRANSPORTACION AEREA

Significa doméstico, sobre el mar, o transportación aérea extranjera o transportación de correo por aeronave.

13.- AEROPUERTO ALTERNO

Es un aeropuerto en el cual una aeronave puede aterrizar si su aterrizaje en el aeropuerto destinado se convierte en inoperable.

14.- ACCESORIO

Es cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparatos, órganos auxiliares, incluyendo equipo de comunicaciones, que es usado o intentado usar en operación o control de la aeronave en vuelo; está instalado y soportado a la aeronave y no es parte de la estructura de la aeronave, motor o hélice.

15.- ACEPTADO

A menos que sea usado con referencia a otra persona, aprobado por el Director General de Aeronáutica Civil.

16.- DISEÑO APROBADO

Son las especificaciones, dibujos, reportes técnicos y evidencias de documentos para la certificación de una aeronave en particular, motor de avión, hélice, accesorio, partes de componentes que cumplen con los requerimientos de aeronavegabilidad del país de fabricación y por lo cual ese país ha suministrado un certificado de aeronavegabilidad pertinente a esa designación y sus siguientes modificaciones. "Diseño Aprobado" significará el posterior cuando otro país le ha emitido un certificado de aeronavegabilidad basado en el certificado de aeronavegabilidad emitido por el país de construcción.

17.- NAVEGACION AEREA

Es un método de navegación de la aeronave en cualquier curso deseado dentro de las señales de navegación cubiertas de la estación de referencia o dentro de los límites de la misma capacidad del sistema contenido.

18.- REPRESENTANTE AUTORIZADO DE LA DGAC

Es cualquier empleado de la DGAC o persona privada autorizada por el Director General de Aeronautica Civil para cumplir funciones específicas.

19.- MEDICO EXAMINADOR DE AVIACION

Es un licenciado físico designado por el Director General de Aeronáutica Civil para hacer el examen médico requerido a un aerotécnico y emitir o negar el certificado médico como está prescrito por estas regulaciones.

20.- CABALLO DE POTENCIA AL FRENO

Es la potencia suministrada en el eje de la hélice (impulsor principal o salida principal) de un motor de aeronave.

21.- VELOCIDAD DE AIRE CALIBRADA

Es la velocidad de aire indicada en una aeronave corregida por posición y error de instrumentos.

22.-CATEGORIA

a) Usada con respecto a la certificación, grados, privilegios y limitaciones de aerotécnicos, es una clasificación comprensiva de una aeronave. Ejemplos: aeronaves, helicópteros y planeadores.

b) Usado con respecto a la certificación de aeronave, es un grupo de aeronaves basados en un uso definido o limitación de operaciones. Ejemplos: transporte, carga, utilidad y acrobático.

23.- OPERACION CA EGORIA II

Con res ecto a la operación de la aeronav , es una operación recta Sistema de Aterrizaje por Instrumentos, Sistema de Luces de Intens lad Media de Aproche (ILS/MLS) a la pista de aterrizaje de u aeropuerto usando una categoría II autorizada en Procedimiento de oximación por instrumento.

24.- OPERACION CA EGORIA III

Con re ecto a la operación de la aeronave, es una operación Sistema de Aterrizaje por Instrumentos/Sistema de Luces de Intensidad Media de Aproche (ILS/MLS) a la pista de aterrizaje de una aeropuerto sando una categoría III en un procedimiento de aproximación por nstrumento.

25.- VUELOS FLETADOS Y OTROS SERVICIOS ESPECIALES

Son operaciones de transporte aéreo comercial aprobado con un programa de operaciones conducidas por un certificado doméstico de transportador comercial bandera DGAC, vuelos fletados y otros servicios especiales cuando son conducidos sobre rutas y dentro del aeropuerto; otros de esos autorizados por el programa de servicio tendrán que ser conducidos bajo las reglas contenidas en estas regulaciones, para los operadores comerciales o de otra manera, autorizada por el Director General de Aeronáutica Civil.

26.- TECHO

Es la altura sobre la superficie de la tierra de las más bajas capas de nubes o fenómeno de oscurecimiento, que es reportado como cielo cubierto u "oscurecimiento" y no clasificado como "delgado" o "parcial".

27.- AERONAVE CIVIL

Significa aeronave pública o privada.

28.- CLASE

a) Usado con respecto al grado de certificación, privilegios y limitaciones de técnico aéreo, significa una clasificación de aeronave dentro de la categoría, teniendo similar

característica de operación. Ejemplos: monomotor, multimotor y helicóptero.

b) Usado con respecto a la certificación de la aeronave, es un grupo pleno de aeronaves, teniendo características similares de propulsión, vuelo o aterrizaje. Ejemplos: aeronave, auto giro, globos, aeronave terrestre, e hidro avión.

c) Usado con respecto a certificado médico de aerotécnico, Clase I: es un certificado médico emitido por el examinador médico de aviación de acuerdo con los estandares prescritos por la OACI Clase I gravamen médico en el Capítulo 6 del Anexo No.1 de la OACI.

Clase II: es un certificado médico emitido por el examinador médico de aviació de acuerdo con los estandares prescritos por la OACI- Clase II médico gravamen en el Capítulo 6 Anexo No.1 de la OACI.

Clase III: es un certificado médico emitido por un examinador médico de aviación designado por la DGAC de acuerdo al estandar prescrito por la OACI- Clase III médico gravamen en el Capítulo 6 del Anexo No.1 Convenio OACI.

29.- ZONA LIBRE DE OBSTACULO

Es el área más allá de la pista de decolaje extendiéndose no menos de 300 pies en su lado extendido de la linea central de la pista en una elevación al final libre de todos los obstáculos fijos y bajo el control de las autoridades del aeropuerto de vía libre; es expresada en términos de un plano nivelado, extendiéndose desde el final de la pista con declive hacia arriba, no excediéndose de 1.25% sobre el no objeto en cualquier terreno sobresaliente en el plano, si su altura al final de la pista es de 26 pulgadas o menos y si ellos están localizados a cada lado de la pista.

30.- OPERADOR COMERCIAL

Es un operador de aeronave grande de itinerario no fijo en la transportación aérea de pasajeros y cargas.

31.- CERTIFICADO DE OPERADOR COMERCIAL

Es un documento emitido por la DGAC certificando que ha encontrado al poseedor, cumpliendo con las regulaciones de aviación

civil gobernando la capacidad en el cual el certificado autoriza al poseedor ajustarse a la operación de la aeronave.

32.- ESPACIO AEREO CONTROLADO

Es el espacio aéreo designado dentro del cual la aeronave puede estar sujeta al control de tráfico aéreo.

33.- TRIPULANTE

Es la persona designada para cumplir los trabajos en una aeronave durante el tiempo de vuelo.

34.- MOTOR CRITICO

Es el motor cuya falla mayormente afectará adversamente el rendimiento o calidad de manejo a una aeronave.

35.- ALTITUD DE DECISION

Con respecto a la operación de aeronave, es la altura en la cual una decisión debe ser hecha durante Sistema de Aterrizaje por Instrumentos/Sistema de Luces de Intensidad Media de Aproche (ILS/MLS) o paridad aproximación por instrumentos a su continua aproximación para ejecutar aproximación frustada.

36.- DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Es la persona nombrada por la autoridad gobernante para hacer cumplir las obligaciones legales, responsabilidades y funciones de la DGAC, o cualquier persona a quien él ha delegado su autoridad en la materia concerniente.

37.- VELOCIDAD DE AIRE EQUIVALENTE

Es la velocidad de aire calibrada de una aeronave por flujo comprensible adiabético para la actitud particular; velocidad equivalente es igual a velocidad de aire calibrada en una atmósfera estandar a nivel del mar.

38.- OPERACION EXTENDIDA SOBRE AGUA

a) Con respecto a una aeronave que no sea helicóptero, es una operación sobre agua en una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas desde la línea de costa más cercana.

b) Con respecto a helicópteros es una operación sobre agua en una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas desde la línea de costa más cercana, y más de 50 millas náuticas desde la orilla desconectada de la estructura del helicóptero.

39.- A PRUEBA DE FUEGO

a) Con respecto a materiales y partes usadas para limitar fuego en zonas afectadas, significa la capacidad para resistir no menos, tanto como un acero en dimensiones apropiadas para el propósito por el cual ellos son usados, el calor producido cuando hay un fuego severo de duración extendida en esa área.

b) Con respecto a otros materiales y partes, significa la capacidad para resistir el calor asociado con el fuego, no menos que el acero en dimensiones apropiadas para el propósito por el cual son usados.

40.- RESISTENCIA AL FUEGO

a) Con respecto a lámina o miembros estructurales, significa la capacidad para resistir el calor asociado con un fuego, no menos que la aleación de aluminio en dimensiones apropiadas para el propósito por el cual son usados.

b) Con respecto a línea transportadora de fluído, partes de sistemas de fluído, alambrados, ductos de aires, montajes y controles de plantas motopropulsadoras, significa la capacidad para cumplir las funciones intentadas bajo el calor y otras condiciones probables a ocurrir cuando hay un fuego en el lugar concerniente.

41.- RESISTENCIA A LA LLAMA

Significa no susceptible al punto de combustión en la propagación de una llama de los límites de seguridad, después que el suministro de ignición es removido.

42.- INFLAMABLE

Con respecto a un fluído o gas, significa susceptible a ignición sin esfuerzo o explosión.

43.- VELOCIDAD DE FLAP EXTENDIDO

Es la velocidad más alta permitida con los Flap, en una posición extendida prescrita.

44.- RESISTENCIA AL RAYO

Es la capacidad de las aeronaves de recibir la ignición de la descarga eléctrica sin producirle daños significativos.

45.- MIEMBRO DE LA TRIPULACION DE VUELO

Es un piloto o ingeniero de vuelo asignado para trabajar en una aeronave durante el tiempo de vuelo.

46.- NIVEL DE VUELO

Es el nivel de presión atmosférica constante relacionado a una referencia de 29, 92" de mercurios; cada uno está manifestado en 3 dígitos que representan cientos.

Por ejemplo: nivel de vuelo 250 representa una indicación de altitud barométrica de 25,000 pies; nivel de vuelo 255, una indicación de 25,500 pies.

47.- PLAN DE VUELO

Es una información relacionada al vuelo intentado de una aeronave, que es llenado oral o escrito con el control de tráfico aéreo.

48.- TIEMPO DE VUELO

Es el control que se toma desde el momento que la aeronave se mueve por primera vez bajo su propia potencia para el propósito del vuelo hasta el momento que descansa en el próximo punto de aterrizaje.

49.- VISIBILIDAD DE VUELO

Es el average delante la distancia horizontal desde la cabina de piloto de una aeronave en vuelo, en el cual prominentes objetos no iluminados pueden ser vistos e identificados por el día y prominentes objetos iluminados pueden ser vistos e identificados por la noche.

50.- VISIBILIDAD EN TIERRA

Significa prominente visibilidad horizontal cerca de la superficie de la tierra reportada por un observador acreditado por el estado en particular.

51.- EMPUJE MINIMO

Es el empuje de la boquilla, obtenida con la palanca de control de potencia del motor asegurado en el tope de posición de menor empuje, en el cual el mismo puede ser colocado.

52.- CONDICION DE REGLA VUELO POR INSTRUMENTO

Es la condición del tiempo por debajo del mínimo para el vuelo bajo regla visual.

53.- REGLA DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR)

Sobre el tope, con respecto a la operación del aeroplano, es la operación de un aeroplano sobre el tope de un plan de vuelo de IFR cuando esté autorizado por el control de tráfico aéreo para mantener las condiciones VOR, o condiciones en tope de VFR.

54.- VELOCIDAD INDICADA

Es el significado de velocidad de una aeronave como es mostrado en el indicador de velocidad de aire del pitot estático, calibrado para reflejar el flujo comprensible de atmósfera adiabética estandarizada al nivel del mar para los errores del sistema de velocidad de aire no corregidos.

55.- INSPECTOR

Es un empleado de la Dirección General de Aeronáutica Civil autorizado por el Director General para realizar funciones de inspecciones asignadas.

56.- INSTRUMENTOS

Es un dispositivo usado con mecanismos internos para mostrar visualmente o auditivamente la actitud u operación de un aeroplano o parte del mismo. Esto incluye dispositivos electrónicos para el control automáticamente de un aeroplano en vuelo.

57.- VELOCIDAD CON TREN DE ATERRIZAJE EXTENDIDO

Es la velocidad máxima en la cual una aeronave puede ser volada con seguridad con el tren de aterrizaje extendido.

58.- VELOCIDAD OPERACIONAL CON EL TREN DE ATERRIZAJE

Es la máxima velocidad en la cual el tren de aterrizaje puede ser extendido con seguridad o retractado.

59.- AERONAVE GRANDE

Es una aeronave de más de 12,500 libras, con su peso máximo certificado para despegues.

60.- FACTOR DE CARGA

Es el significado de la relación de carga especificada y el peso total de una aeronave. La carga específica está expresada en terminos de cualquiera de lo siguiente:

a) Fuerzas aerodinámicas.
b) Fuerzas inercias o reacciones de tierra o agua.

61.- NUMERO DE MATCH

Es el significado velocidad verdadera a la velocidad del sonido.

62.- MANTENIMIENTO

Significa inspecciones, revisiones mayores (O/H), reparaciones, preservaciones y reemplazo de partes, pero excluye el mantenimiento preventivo.

63.- ALTERACION MAYOR

Es el significado de una alteración no listada en la aeronave, el motor o especificaciones de la hélice.

1.- Esto deberá apreciablemente afectar el peso, balance, operación de la planta motorpropulsadora (motor), características de vuelo u otras cualidades afectando la aeronavegabilidad.

2.- Esto no es realizado de acuerdo o no puede ser ejecutado por operaciones elementarias.

64.- REPARACION MAYOR

1.- Que si es impropiamente realizada, apreciablemente deberá de afectar el peso, balance, integridad estructural, desarrollo, operación del motor, características de vuelo u otras cualidades afectando la aeronavegabilidad.

2.- Esto no es ejecutado de acuerdo a prácticas aceptadas o no puede ser ejecutado por operaciones elementarias.

65.- PRESION DEL MULTIPLE

Es la presión absoluta como medida en el punto apropiado en el sistema de inducción y usualmente expresada en pulgadas de mercurio.

66.- CERTIFICADO MEDICO

Es una evidencia aceptable de aptitud física como está exigido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

67.- ALTITUD MINIMA DE DESCENSO

Es la altitud mínima expresada en pie sobre el significado de nivel del mar, en el cual el descenso está autorizado en aproximación final o durante circulo para aterrizaje maniobrando en ejecucción de un procedimiento de aproximación por instrumento estandarizado, donde no está previsto de giro y banqueo.

68.- ALTERACION MENOR

Es una alteración diferente a una alteración mayor.

69.- REPARACION MENOR

Es una reparación diferente a una reparación mayor.

70.- ESPACIO AERONAVEGABLE

Es el espacio aéreo en/y sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por estas regulaciones y de mínimas alturas de vuelo prescritas en las cartas de navegación, incluyendo espacio aéreo necesitado para despegues y aterrizajes seguros.

71.- NOCHE

Es el significado del tiempo entre el final del atardecer de luz solar civil y el comienzo del amanecer de la luz solar civil.

72.- PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION NO PRECISADA

Es un procedimiento de aproximación estandarizado por instrumento en el cual no está previsto de giro y banqueo electrónico.

73.- OPERAR

Es la actividad mediante la cual una persona o empresa utiliza o explota una o varias aeronave (s) con fines comerciales o privados.

74.- CONTROL OPERACIONAL

Con respecto a un vuelo, es el ejercicio de autoridad sobre iniciación, conducción o terminación de un vuelo.

75.- SOBRE EL TOPE

Significa sobre la capa de nubes u otros fenómenos obscurecedores formando el techo.

76.- PARACAIDA

Es un dispositivo intencionalmente usado para retardar la caida de un cuerpo u objeto a través del aire.

77.- PERSONA

Significa un individuo, firma, corporación, compañía, asociación o enlaces de asociación o entidad de gobierno o representante similar de cualquiera de ellos.

78.- PILOTAJE

Significa navegación por referencia visual por marcas de tierra.

79.- PILOTO AL MANDO

Es el piloto responsable de la operación y seguridad de una aeronave durante el tiempo de vuelo

80.- CONTROL POSITIVO

Es el control de todo tráfico aéreo dentro del espacio aéreo designado por el tráfico de control aéreo.

81.- PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION DE PRECISION

Es un procedimiento de aproximación por instrumento estandarizado en el cual giro y banqueo electrónico proporcionado, tales como Sistema de Aterrizaje por Instrumentos/Sistema de Luces de Intensidad Media de Aproche (ILS/MLS) y par.

82.- MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Es la preservación simple o menor de operaciones y el reemplazo de partes estandarizadas pequeñas no envolviendo el complejo del conjunto en sus operaciones.

83.- AREAS PROHIBIDAS

Es el espacio aéreo designado dentro del cual el vuelo de una aeronave es prohibido.

84.- HELICE

Es un dispositivo para la propulsión de un aeroplano que tiene palas en un eje impulsado por el motor y que cuando gira produce por su acción en el aire, un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación. Esto incluye componentes de control normalmente suplidos por su fabricante, pero no incluye rotores auxiliares o principales o contorno aerodinámico de motores.

85.- AERONAVE PUBLICA

Es un aeroplano usado solamente en servicio de un gobierno o una subdivisión política. Esto no incluye ningún gobierno o propietario de aeronaves comprometido en llevar personas o propiedades para propósitos comerciales.

86.- VALUACION MAXIMA DE EMPUJE CONTINUO AUMENTADA

Con respecto al tipo de certificación de un motor turbo jet significa el empuje aprobado del chorro que es desarrollado estáticamente o en vuelo, en una atmósfera estándar a una altura específica con inyección de fluído o con el quemado de combustible en una cámara de combustión dentro de las limitaciones operacionales del motor establecidas y aprobadas para períodos no restrictos de uso.

87.- VALOR MAXIMO DE POTENCIA CONTINUA

Con respecto a motores recíprocos turbo reactores, turbo hélices, significa el caballo de fuerza al freno aprobado que es suministrado estéticamente o en vuelo, en atmósferas en una altitud especificada dentro de las limitaciones de operaciones del motor establecida del tipo estándar de certificación y aprobado por un período no restringido de uso.

88.- VALOR DE EMPUJE AUMENTADO PARA DESPEGUES

Con respecto a un motor turbo-compresor tipo de certificación, significa la potencia de chorro aprobada que es desarrollada estáticamente bajo las condiciones estándares del nivel del mar con inyección de fluido o con combustible quemado en una cámara de combustión separada dentro de las limitaciones operacionales del motor establecidas la certificación de tipo aplicable estandarizada y limitada en uso de un período no mayor de 5 minutos para la operación de despegues.

89.- VALOR DE POTENCIA DE DESPEGUE

Con respecto a los motores recíprocos, turbo hélices y turbo-ejes de certificación de tipo, significa el caballaje de potencia al freno que es desarrollado estáticamente bajo las condiciones de nivel del mar estandarizadas con las limitaciones

operacionales del motor establecidas bajo la certificación de tipo estándar y limitada en períodos que no excedan de 5 minutos en la operación de despegues.

90.- VALOR DE EMPUJE PARA DESPEGUE

Con respecto a la certificación de tipo del motor turbo-jet, significa el empuje del chorro que es desarrollado estáticamente bajo condiciones estándares del nivel del mar sin inyección del fluído, sin el quemado de combustible en una cámara de combustión separada, con las limitaciones operacionales del motor establecidas en uso a períodos de no sobre 5 minutos de operación de despegue.

91.- EVALUACION

Es una declaración que como parte de un certificado establece condiciones especiales, privilegios y limitaciones.

92.- PUNTO DE REPORTE

Es una localización geográfica en relación de la cual la posición de una aeronave es reportada.

93.- AREA RESTRICTA

Es un espacio aéreo designado dentro del cual un vuelo de una aeronave que no esté completamente prohibido, está sujeto a restricción.

94.- PUNTO DE VIA RNAV (W/P)

Significa una predeterminada posición geográfica usada para rutas, definición de aproximación por instrumento o propósito de reporte de progreso que está definido relativo a VORTAC de posición de la estación.

95.- SEGUNDO EN COMANDO

Es un piloto que está designado en ser el segundo en comando durante el tiempo de vuelo de una aeronave.

96.- MOTOR A NIVEL DEL MAR

Es un motor recíproco teniendo una potencia de valor establecida para despeque que es producido solamente a nivel del mar.

97.- EXHIBIR

Es el contexto de otra manera requerido, en el significado de mostrar la satisfacción al Director General de Aeronáutica Civil.

98.- VIA DE PARADA

Es un área a través de la pista de despegue no menos ancha que la pista de aterrizaje y centralizada a través de una línea de centro extendida de la pista, capaz de soportar la aeronave durante un despegue abortado, sin causar daños a la estructura del aeroplano y designada por la autoridad aeroportuaria en uso de desacelerar una aeronave durante un despegue abortado.

99.- POTENCIA PARA DESPEGUE

1.- Con respecto a motores recíprocos, significa la potencia de caballo al freno que es desarrollada bajo condiciones estándares del nivel del mar y bajo las condiciones máximas de la velocidad de rotación del eje cigüeñal y la presión del múltiple del motor aprobada para el despegue normal, y limitado en su uso contínuo por el período de tiempo mostrado en las especificaciones aprobadas del motor.

2.- Con respecto a motores de turbinas, significa el caballo de fuerza al freno que es desarrollado bajo condiciones estáticas a una altitud especificada y temperatura atmosférica y bajo las condiciones máximas de un eje de rotor con velocidad rotacional y temperatura de gas para el despegue normal y limitado en uso continuo por el período de tiempo mostrado en la especificación del motor aprobado.

100.- VELOCIDAD DE SEGURIDAD PARA DESPEGUE

Es el significado de una velocidad de referencia obtenida después de la subida, en la cual un motor inoperativo requerido en el desarrollo de subida puede ser acortado.

101.- EMPUJE PARA DESPEGUE

Con respecto a motores de turbina, significa el empuje del chorro que es desarrollado bajo condiciones estáticas en una altura especificada y temperatura atmosférica bajo condiciones máximas de la velocidad rotacional de un eje rotativo y temperaturas de gas aprobados para el despegue normal y limitado en uso contínuo al período de tiempo mostrado en la especificaciones aprobadas del motor.

102.- TIEMPO DE SERVICIO

Con respecto a los registros de tiempo de mantenimiento, significa el tiempo desde el momento que una aeronave deja la superficie de la tierra hasta que toca nuevamente en el próximo punto de aterrizaje.

103.- VELOCIDAD VERDADERA

Es el significado de la velocidad del aire de una aeronave relativo al aire estático. La velocidad de aire verdadera es igual al equivalente de velocidad de aire multiplicada por (PO/P)1/2.

104.- PATRON DE TRAFICO

Significa el flujo de tráfico de aeronave, prescrito para el aterrizaje, carreteo y despegue de un aeropuerto, cuando la aeronave se desplaza en el área.

105.- TIPO

1) Como es usado con respeto a la certificación, calificaciones, privilegios y limitaciones de tripulantes. Significa una marca de construcción específica y modelo básico de una aeronave incluyendo modificaciones u otra que no afecte el manejo en su característica de vuelo. Ejemplo incluye DC-7, L-1049, y F-27.

2) Como es usado con respecto a la certificación de una aeronave, significa aquellas aeronaves que son similares en diseños. Ejemplo: incluye DC-7, DC-7C, L-1049H, F-27 y F-27F.

3) Como es usado con respecto a la certificación de motores de aviación, significa aquellos motores que son similares en diseños. Por ejemplo: JT8D y JT8D-7, son motores del mismo tipo, y JT9D-3A y JT9D-7, son motores del mismo tipo.

106.- REGLA DE VUELO VISUAL: SOBRE EL TOPE

Con respecto a la operación de la aeronave, significa la operación de una aeronave sobre el tope bajo la Regla de Vuelo Visual (VFR) cuando no está siendo operado bajo la Regla de Vuelo por Instrumentos (IFR).

1.2 ABREVIATURAS Y SIMBOLOS

AGL Sobre Nivel de Tierra.

AIP Publicación de Información Aeronáutica.

ALS Sistemas de Luces de Aproximación.

AME Examinador Médico de Aviación.

ASR Radar de Supervigilancia de Aeropuerto.

ATC Control de Tráfico Aéreo.

CAA Autoridad Civil de Aviación.

CAS Velocidad de Aire Calibrada.

CAT II Categoria II.

CAT III Categoría III.

DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil.

DH Altura de Decisión.

DME Equipo de Medir Distancia.

EAS Velocidad de Aire Equivalente.

FM Marcador de Abanico.

GS Inclinación y Planeo.

HIRL Sistema de Luces de Alta Intencidad de Pista.

IAS	Velocidad de Aire Indicada.
OACI	Organización Internacional de Aviación Civil.
IFR	Reglas de Vuelo por Instrumentos.
ILS	Sistema de Aterrizaje por Instrumenos.
IM	Marcador Interior.
INT	Intersección
LDA	Localizador Tipo de Ayuda Direccional.
LMM	Localizador de Compás de Marcador Medio.
LOC	Localizador ILS.
LOM	Localizador de Compás en Marcado Exterior.
M	Número de Match.
MALS	Sistema de Luces de Intencidad Media de Aproche.
MALSR	Luces Indicadoras de Alineamiento de Pista para Aproche.
MCA	Altitud Mínima de Crucero.
MDA	Altitud Mínima para Descenso.
MEA	Altitud Mínima en Ruta IFR.
MLS	Sistema de Micro-onda para Aterrizaje.
MM	Marcador Medio ILS.
MOCA	Autorización de Altitud Mínima en Obstrucción.
MRA	Altitud de Recepción Mínima.
MSL	Nivel del Mar.
NDB(ADF)	Señal Luminosa No Direccional (Rastreador Automático de Dirección).

NOPT Procedimiento de Giro No Requerido.

OM Marcador Exterior ILS.

PAR Radar de Aproche de Precisión.

RAIL Sistema de Luces Indicadoras de Alineamiento de Pista.

RBN Señal Luminosa de Radio.

RCLM Marcador de Línea Central de Pista.

RCLS Sistema de Luces de Línea Central de la Pista.

REIL Luces de Indicación del Final de la Pista.

RVR Alcance Visual de Pista, Medido en la zona del área de Toque.

SALS Sistema de Luces de Aproximación Corto.

SSALS Sistema de Luces de Aproximación Corto Simplificado.

SSALISRSistema de Luces de Aproximación con Luces Indicadoras de Alineamiento de Pista.

TACAN Frecuencia Táctica Ultra-Alta Ayuda de Navegación Aérea.

TAS Velocidad de Aire Verdadera.

TDZL Luces de Zonas de Toque.

TVOR Frecuencia Muy Alta de Estación Terminal de Alcance Omni.

VA Velocidad Designada para Maniobra.

VB Velocidad Designada para Máxima Intensidad de Ráfagas.

VC Velocidad de Crucero Designada.

VD Velocidad de Picada Designada.

VDF/MDFVelocidad de Picada Demostrada en Vuelo.

VF Velocidad de Flap Designada.

VFC/MFCVelocidad Máxima para Características de Estabilidad.

VFE Velocidad Máxima para Extender Flaps.

VH Velocidad Máxima en Vuelo a Nivel con Potencia Máxima Continua.

VLE Velocidad Máxima con el Tren Extendido.

VLO Operación de Velocidad Máxima con el Tren de Aterrizaje.

VLOF Velocidad para Levantarse.

VMC Velocidad Mínima de Control con el Motor Crítico Inoperativo.

VMO/MMOLímite Operacional de Máxima Velocidad.

VMU Velocidad Mínima Despegue.

VNE Nunca Exceda la Velocidad.

VNO Velocidad Máxima Estructural de Crucero.

VR Velocidad de Rotación.

VS Desplome o la Velocidad Fija en Vuelo Mínima en la cual el Aeroplano es Controlable.

VSO Velocidad de Desplome o Velocidad Mínima Fija de Vuelo en la Configuración de Aterrizaje.

VSI Velocidad de Desplome o Velocidad Fija Mínima de Vuelo Obtenida en una Configuración.

VX Mejor Velocidad para Angulo de Subida.

VY Mejor Valor para Subida.

V1 Velocidad Crítica con Falla de Motor.

V2 Velocidad de Seguridad para Despegue.

V2MIN Velocidad de Despegue de Seguridad Mínima.

VFR Reglas para Vuelo Visual.

VHF Frecuencia Muy Alta.

VOR Frecuencia Muy Alta de Estación Omni-Alcance.

VORTAC Localizado VOR y TACAN.

1.3 REGLAS DE CONSTRUCCION:

a) Palabras importando el singular incluye el plural.

b) Palabras importando el plural incluye el singular.

c) Palabras importando el género masculino incluye el femenino.

d) "DEBERA" es usado en un sentido imperativo.

e) "DEBE" puede ser usado en un sentido permisivo para establecer autoridad o permiso para hacer el acto prescrito, y las palabras "ninguna persona es requerida" o "una persona no deberá," significa que ninguna persona es requerida, autorizada o permitida para hacer el acto prescrito; y

f) "INCLUYE" significa "incluye pero no está limitado A".

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE II *JULIO 94*

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE II

LICENCIAS

PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR PARTE II JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE II

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE II JULIO 94

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

INDICE

2.1 DISPOSICIONES RELATIVAS A LICENCIAS.

2.2 LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTO.

2.3 CARACTERISTICAS DE LAS LICENCIAS.

2.4 DISPOSICIONES FINALES.

2.1 DISPOSICIONES RELATIVAS A LICENCIAS

1 - Reglas Generales Relativas a las Licencias.

a) Estas reglamentaciones rigen el otorgamiento de licencias y habilitaciones para el ejercicio de las funciones aeronáuticas civiles que en ellas se señalan y, asimismo, establecen la clasificación de dichas licencias y habilitaciones, las atribuciones que éstas confieren y los requisitos que deben reunir los aspirantes a las mismas para su obtención.

b) Ninguna persona podrá desempeñar legalmente las funciones aeronáuticas de que tratan estas reglamentaciones si no es titular de las licencias y habilitaciones que a dichas funciones correspondan.

c) Las licencias y habilitaciones a que se refiere el capítulo 2.2 y que se especifican en los números 13 y 14 serán otorgadas sin excepción por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

d) Para ejercer las funciones que acreditan las licencias y habilitaciones de que tratan estas reglamentaciones es menester que los titulares las posean en plena validez y vigencia.

e) La licencia es un documento de carácter definitivo, pero el ejercicio de las atribuciones que la misma confiere se suspende cuando:

1) Su titular no la haya renovado o revalidado en los plazos que se establecen en estas reglamentaciones.

2) Se interrumpa o caduque el correspondiente certificado.

3) Su titular haya sido inhabilitado temporal o definitivamente para la función aeronáutica por haber sufrido un accidente o enfermedad o por haber sido sancionado por infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en vigencia.

f) La Dirección General de Aeronáutica Civil y sus representantes autorizados están facultados para exigir al titular de una licencia o habilitación, en cualquier oportunidad y siempre que existan razones justificadas, que cumplan de nuevo con todos los requisitos que dieron origen el otorgamiento de aquellas. El incumplimiento de esta exigencia dará lugar a la suspensión de las atribuciones que otorgan dichos documentos.

g) Durante el desempeño de las funciones aeronáuticas que corresponden a las licencias o habilitaciones, o mientras se realiza una tarea auxiliar, especial o suplementaria de aquella, el titular de una licencia deberá llevar consigo el correspondiente documento para exhibirlo a las autoridades aeronáuticas cuando le sea requerido.

h) Queda prohibido hacer tachaduras, agregados o enmiendas en las licencias y habilitaciones de que tratan estas reglamentaciones, so pena de nulidad de las mismas y aplicación de las sanciones correspondientes.

i) La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá, a solicitud justificada de los interesados, expedir duplicados de las licencias, previos los trámites correspondientes.

j) La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las tarifas que deberán satisfacerse para la concesión, renovación y revalidación de las licencias y habilitaciones de que tratan estas reglamentaciones, así como la cuantía de las sanciones económicas en caso de incumplimiento del mismo, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

2. - Clasificación de las Licencias.

Para los efectos de estas reglamentaciones el personal técnico aeronáutico que necesita licencia para poder ejercer sus funciones se clasifica en:

a) Tripulación de vuelo.

b) Otro personal.

El personal de Tripulación de vuelo se clasificará, a su vez, como sigue:

a) Estudiante piloto.

b) Piloto privado de avión.

c) Piloto comercial de avión.

d) Piloto de trasporte de línea aérea de avión.

e) Piloto de planeador.

f) Piloto de globo libre.

g) Piloto privado de helicóptero.

h) Piloto comercial de helicóptero.

i) Piloto de transporte de línea aérea de helicóptero.

j) Navegante.

k) Mecánico de abordo.

l) Auxiliar de abordo, sobrecargo o azafata.

El personal clasificado como Otro Personal se divide, a su vez, como sigue:

a) Técnico de / mecánico de / mantenimiento de aeronaves, con licencia tipo II.

b) Técnico de / mecánico de / mantenimiento de aeronaves, con licencia tipo I.

c) Controlador de Tránsito Aéreo.

d) Habilitaciones de contolador de tránsito aéreo.

e) Encargado de Operaciones de vuelo.

f) Operador de estación aeronáutica.

3. - Autorización para actuar como Miembro de la Tripulación.

Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave a menos que sea titular de una licencia válida, de conformidad con las especificaciones de estas reglamentaciones, apropiada a sus funciones y expedida por la Dirección General de Aeronáutica Civil o que, expedida en otro país, haya sido convalidada por ésta para poderla utilizar en vuelos privados o comerciales.

Ninguna persona actuará en República Dominicana como miembro de la tripulación de una aeronave matriculada fuera del país, a menos que sea titular de una licencia válida correspondiente a sus funciones que le haya otorgado o convalidado el Estado de matrícula de la aeronave.

4. - Método de Convalidación de Licencias.

a) La convalidación de las licencias concedidas por otros países se efectuará de acuerdo con los convenios bilaterales suscritos al efecto en régimen de reciprocidad, sujetos a acuerdos y las condiciones establecidas en el Capitulo X y párrafos de la Ley 505.

b) En caso de no existir tales convenios, la Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá las condiciones en que podrá efectuarse tal convalidación si ésta fuese pertinente.

c) La convalidación de una licencia extranjera se hará constar mediante autorización apropiada que deberá acompañar a dicha licencia y se reconocerá a ésta como equivalente a la otorgada en la República Dominicana. La validez de la autorización no podrá exceder del plazo de validez de la licencia extranjera.

d) Si la Dirección General de Aeronáutica Civil estimase como no procedente la convalidación de una licencia otorgada por otro país y requiriese que se siga un procedimiento normal para la concesión de una nueva licencia podrá, no obstante, reconocerse la experiencia que, debidamente acreditada, haya adquirido el solicitante con anterioridad.

e) La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá reconocer temporalmente las licencias concedidas en otros países a personal extranjero que desempeñe en la República Dominicana funciones de asesoramiento o instrucción, pero sólo por el tiempo indispensable y mientras no se cuente en el país con personal nacional calificado para el desempeño de las funciones mencionadas.

f) La Dirección General de Aeronáutica Civil reconocerá los estudios de técnica aeronáutica que, debidamente certificados hayan sido realizados por personal nacional matriculado oficialmente en instituciones de enseñanza o de carácter internacional y debidamente certificados.

5. - **Atribuciones de los Titulares de las Licencias.**

No se permitirá que personal alguno ejerza atribuciones distintas a las que le confiere la licencia de que sea titular.

6. - **Aptitud Psicofísica.**

a) Los examinadores médicos que efectúen los reconocimientos a quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o habilitaciones que se especifican en estas reglamentaciones serán designados por la Dirección General de Aeronáutica Civil y tendrán o recibirán la preparación necesaria en medicina aeronáutica.

b) El aspirante a la obtención de una licencia deberá reunir los requisitos médicos que para ellas se establecen.

c) El reconocimiento psicofísico tiene por objeto propender a la seguridad del vuelo y conservar la aptitud de estos aspectos para el buen desempeño de las funciones aeronáuticas.

d) El examen médico incluirá datos de filiación, interrogatorio y examen físico y mental que se complementarán según los casos, con exploraciones de laboratorios, radiológicas, electrocardiográficas, etc.

e) En el acto de examen el solicitante mostrará al médico examinador el documento de identidad, la presentación por autoridad competente en los casos de aspirantes a exámenes iniciales y el certificado médico anterior pertinente en el caso de las revalidaciones.

f) En el reconocimiento médico, el solicitante presentará al examinador una declaración firmada, especificando si se ha sometido anteriormente a ese examen, con qué resultado y dónde se ha efectuado. Especificará también los antecedentes aeronáuticos que interesen desde el punto de vista psico-físico y dejará constancia del número de horas voladas en total y desde el último examen, así como de los accidentes e inhabilitaciones que haya tenido desde entonces.

g) En el examen médico inicial para la obtención de una licencia esta declaración comprenderá además un historial lo más completo posible sobre los accidentes médicos familiares y personales.

h) Si se comprueba que es falsa la declaración hecha por un solicitante a un médico examinador, se pondrá esto en conocimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en su caso, también a la autoridad competente para otorgar licencias del Estado cuya nacionalidad posea la persona interesada para que se tomen las medidas que se estimen apropiadas.

i) Los reconocimientos médicos y la apreciación de la aptitud física y mental se hará de acuerdo con lo dispuesto en estas reglamentaciones. Los examinadores informarán a la Dirección General de Aeronáutica Civil acerca de sus conclusiones de conformidad con los requisitos establecidos por ésta.

j) La Dirección General de Aeronáutica Civil suspenderá la expedición o renovación de la licencia si no se satisfacen los requisitos médicos prescritos para la misma, pero podrá expedirla o revalidarla si se cumplen las condiciones siguientes:

Si la conclusión médica acreditada indica:

a) Que la indicación del solicitante no ofrece peligro alguno, ya sea de incapacidad repentina o de desempeñar sus funciones con seguridad durante el período de validez de la licencia y,

b) Que pueden compensarse las diferencias para satisfacer los requisitos.

c) Si la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene pruebas satisfactorias de que la capacidad profesional, pericia y experiencia ya adquiridas y demostradas por el solicitante compensan su deficiencia.

d) Si se anotan en la licencia limitaciones especiales cuando la realización segura del vuelo depende de tales limitaciones.

7. - Período de Validez de las Licencias

a) Los certificados de validez de las licencias deberán renovarse en los períodos que para cada una de ellas se indican.

b) Para la renovación de las licencias será necesario que se satisfagan los requisitos de experiencias reciente, cuando sean perceptivos, que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil exista el convencimiento de que los poseedores de la mismas mantienen su competencia y, para las licencias que se indican en el párrafo ordinal 3 siguiente, con tal de que se reciba el certificado médico respectivo a intervalos no mayores de los que allí se señalan.

c) Los períodos de renovación de las licencias y de sus respectivos certificados médicos serán los siguientes:

- A 24 meses para la licencia de Estudiante piloto.
- A 24 meses para la licencia de piloto Privado-Avión.
- A 12 meses para la licencia de piloto comercial-Avión.
- A 6 meses para la licencia de piloto de transporte de Línea Aérea-Avión.
- A 24 meses para la licencia de piloto planeador.
- A 24 meses para la licencia de piloto de Globo Libre.
- A 24 meses para la licencia de piloto privado de Helicóptero.

- A 12 meses para la licencia de piloto comercial de Helicóptero.

- A 12 meses para la licencia de piloto de transporte de Línea Aérea de Helicóptero.

- A 12 meses para la licencia de mecánico de abordo.

- A 12 meses para la licencia de Auxiliar de Cabina o Azafata.

- A 24 meses para la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo con la habilitación de aeródromo, aproximación, área de radar anotada en la misma.

- A 24 meses para la licencia de Técnico de/Mecánico de/ mantenimiento de Aeronaves Tipo I y II.

- A 24 meses para la licencias de Encargado de Operaciones de vuelo o Despachador (EOV).

d) Cuando el titular de una licencia de pilotos de transporte de línea aéreas-avión o helicóptero, haya cumplido los 40 años, el intervalo de 12 meses se reducirá a 6 meses.

e) Cuando el titular haya cumplido los 40 años, el intervalo de 24 meses especificado para las licencias de piloto privado-avión helicóptero, de piloto de planeador, de piloto de globo libre y de controlador de tránsito aéreo, deberá reducirse a 12 meses, y el intervalo de 12 meses especificado para las licencias de piloto comercial-avión o helicóptero deberá reducirse a 6 meses.

f) No se permitirá que los titulares de licencias actúen como pilotos o copilotos de aeronaves que se encuentren dedicadas al servicio aéreos internacional regular o no regular por remuneración o arrendamiento, cuando los titulares de las licencias hayan cumplido los 60 años.

8. - **Disminución de la Aptitud Psicofísica.**

a) El titular de una licencia no ejercerá las atribuciones que ésta le confiere durante cualquier período en el cual tenga conocimiento de una disminución de su aptitud física o mental que le impidiera satisfacer los requisitos médicos para la obtención o revalidación de su licencia.

b) La mencionada disminución de la aptitud física o mental incluye los efectos de enfermedades, lecciones o intoxicaciones producidas por alcohol, narcóticos, estupefacientes, alucinógenos, u otras drogas, aunque se utilicen éstas con fines terapéuticos.

9. - **Instrucción reconocida.**

a) Los privilegios de instrucción reconocidos que en estas reglamentaciones establecen serán conocidos mediante autorización expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá conceder los privilegios de instrucción reconocidos a instituciones, organismo o empresas aéreas cuando los programas y planes de estudios sean aprobado por la mencionada Dirección General y la instrucción se lleve a cabo a satisfacción de la misma, sistemáticamente y bajo su estricta supervisión y vigilancia.

10.- **Disposiciones especiales.**

a) Al personal Aeronáutico procedente de la Fuerza Aérea Dominicana que aspire a la obtención de las licencias o habilitaciones de que tratan estas reglamentaciones, le serán reconocidos lós conocimientos y experiencias que, debidamente acreditado mediante la presentación de títulos, diplomas o certificaciones según corresponda, hayan sido obtenidos en instituciones u organismo militares.

b) La Dirección General de Aeronáutica Civil se reserva el derecho de verificar en cualquier momento la idoneidad del titular de una licencia o habilitación, pudiendo someterlo a las comprobaciones que estime pertinente.

c) Toda licencia o habilitación podrá ser cancelada, suspendida, modificada o condicionada por la Dirección General de Aeronáutica Civil si se comprueba que el titular de la misma ha dejado de reunir los requisitos necesarios para el ejercicio de las atribuciones que aquella le confiere o como sanción en caso de infracción de las reglamentaciones pertinentes. Asimismo, se podrá cambiar una licencia por otra de arreglo inferior si la seguridad aérea así lo exige.

2.2 LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS

1. - Habilitaciones para las licencias de pilotos y Atribuciones inherentes a las mismas

Las habilitaciones respecto a aeronaves comprenderán:

a) Habilitaciones de categorías.

b) Habilitaciones de clase.

c) Habilitaciones de tipo.

Las habilitaciones de categorías comprenderán:

a) Aviones.

b) Helicópteros.

c) Planeadores.

d) Globos libres (y figuran en el propio título de la licencia).

2.- Para aviones:

a) Monomotores terrestres

b) Hidroaviones monomotores.

c) Anfibios monomotores.

d) Multimotores terrestres.

e) Hidroaviones multimotores.

f) Anfibios multimotores.

3. Para Helicópteros.

a) Helicópteros monomotores.

b) Helicóptero multirrotor (y se anotarán en las licencias correspondientes).

4.- Las habilitaciones de tipo comprenderán:

a) Una habilitación por cada tipo de aeronave cuyo peso bruto exceda de 5,700 kilogramos.

b) Una habilitación por cada tipo de helicóptero, cualquiera que sea su peso, que se opere en esa condición.

c) Una habilitación por cada tipo de aeronave no convencional (incluidos los reactores) sea cual fuera su peso bruto.
(y se anotarán en las licencias correspondientes).

5.- Las habilitaciones con respecto a las funciones aeronáuticas a realizar comprenderán:

a) Copiloto acompañado de las habilitaciones de clase y, cuando correspondan, de tipo de aeronave.

b) Vuelo por instrumentos - aviones.

c) Vuelo por instrumentos - helicópteros.

d) Instructor de vuelo.

e) Vuelos agrícolas.

6. - <u>Circunstancias en que se requieren habilitaciones respecto a aeronaves</u>

a) No se permitirá que el titular de una licencia de piloto actúe como tal al mando de una aeronave que transporta pasajeros o que se explote por remuneración, a menos que haya recibido la debida autorización de la

b) Ninguna licencia de piloto permitirá que el titular de la misma actúe como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial y certificada para volar con más de un piloto, a menos que dicho titular de la licencia haya recibido la autorización correspondiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

c) La debida autorización comprenderá una habilitación de categoría y, cuando corresponda, una habilitación de clase inscrita en la licencia del titular, a condición de que cuando la aeronave tenga un peso bruto que exceda de 5,700 kilogramos o sea de tipo no convencional o cuando el helicóptero, cualquiera que sea su peso de vuelo, vuele por remuneración, la debida autorización incluirá asimismo:

- Para actuar como piloto al mando, una habilitación de tipo también inscrita en la licencia de piloto.

- Para actuar como piloto al mando una habilitación de tipo apropiado a sus funciones, también inscrita en la licencia de piloto, que podrá obtener por la terminación satisfactoria de un curso de instrucción reconocido o aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- la habilitación de categoría, clase y tipo será apropiada a la aeronave en que el titular de la licencia actúe como piloto al mando o como copiloto, ya sea para transportar pasajeros o para volar por remuneración.

7. - **Demostración de pericia para la Obtención de Habilitaciones respectos a Aeronaves**

a) Cuando un solicitante demuestra su pericia para la obtención de una licencia de piloto, se inscribirán en ella las habilitaciones correspondientes a la categoría, clase y tipo de aeronave utilizada en la prueba.

b) Cuando el titular de una licencia de piloto trate de obtener una habilitación adicional respecto a otra aeronave, demostrará que tiene la pericia apropiada a los requisitos de su licencia y de sus funciones de piloto en la categoría y clase.

8. - **Demostración de conocimiento y de pericia para la obtención de Habilitaciones respecto a funciones Aeronáuticas.**

a) Cuando el titular de una licencia de piloto trate de obtener una habilitación adicional con respecto a funciones aeronáuticas, demostrará que tiene la pericia y conocimientos apropiados a dicha habilitación en la categoría o clase de aeronaves en que ha de ejercer las correspondientes funciones y, cuanto se requiera, también en el tipo.

9. - **Circunstancia en que se requiere la habilitación de vuelo por instrumentos.**

a) No se permitirá que el titular de una licencia de piloto privado, de piloto comercial actúe como piloto al mando de una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que haya recibido la debida autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tal autorización comprenderá una habilitación de vuelo por instrumentos, apropiada categoría de la aeronave inscrita en la licencia del titular.

b) La habilitación de vuelo por instrumento va incluida en la licencia de Transporte de Línea Aérea y las disposiciones de esta parte no incluyen el otorgamiento de una licencia en la que la habilitación de vuelo por instrumento forma parte de la misma.

10. - Circunstancia en que se requiere la habilitación de instructor de vuelo.

No se permitirá que el titular de una licencia de piloto imparta instrucción de vuelo a menos que haya recibido la debida autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil. la dicha autorización comprenderá una habilitación de instructor de vuelo o de Ayudante de instructor de vuelo, con la especificación de la clase de instrucción a realizar (y en su caso el tipo de aeronave a emplear) inscrita en la licencia del titular.

11.- Obligaciones del piloto al mando.-

En adición a las atribuciones que le confiere su licencia, el piloto al mando durante el tiempo de vuelo será responsable de lo siguiente:

a) La Operación y seguridad de la aeronave así como también de la seguridad de todas las personas abordo.

b) Se cerciorará de que se ha seguido minuciosamente el sistema de verificación de vuelo prescrito por el explotador.

c) Tendrá la obligación de notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, por los medios más rápidos disponibles, cualquier accidente de aeronave en el cual resulte herida o muerta alguna persona, o se causen daños a la aeronave o a la propiedad.

d) Tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en la aeronave.

e) Será responsable de mantenimiento del libro de abordo o de la Declaración General prescrita en dicho libro.

12. - Estudiante piloto

Requisitos para el otorgamiento de licencia.

Se exigirá que el solicitante de una licencia de estudiante piloto reúna los equisitos siguientes en cuanto a edad, conocimientos y aptitud psicofísica:

Edad. Habrá cumplido 17 años.

Conocimientos.

Para los que aspiran a la licencia de piloto comercial, haber terminado satisfactoriamente la enseñanza secundaria o su equivalente.

Aptitud psicofísica.

Todo aspirante a una licencia de piloto privado o de piloto planeador demostrará su aptitud psicofísica en base al cumplimiento de los requisitos para la expedición de una evaluación médica de clase 2.

Cuando se aspire a una licencia de piloto comercial demostrará su aptitud psicofísica en base a una evaluación médica clase 1.

13.- Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas. Las atribuciones de una licencia de piloto Estudiante serán:

a) Tripular aeronaves destinadas especialmente a la instrucción de vuelo en compañía de un piloto instructor.

b) Realizar vuelos sólo en las áreas especialmente destinadas a la instrucción de vuelo, pero únicamente con la autorización de un instructor de vuelo y bajo la supervisión del mismo.

c) Realizar vuelo solo de travesía con la autorización de un instructor y bajo la supervisión del mismo.

Ningún piloto Estudiante pilotará una aeronave en vuelo internacional, a menos que haya sido expresamente autorizado para ello por la Dirección General de Aeronáutica Civil y por la autoridad militar de los países por los que haya de realizarse el vuelo.

14. - **Circunstancia en que no se requiere de la licencia de Estudiante piloto.**

a) No se exigirá la licencia de Estudiante piloto cuando la persona que haya de recibir la instrucción en vuelo se halle ya en posesión de una licencia válida de piloto.

b) Cuando la persona que haya de recibir la instrucción en vuelo posea una licencia de piloto, pero ésta haya perdido su vigencia por falta de revalidación, previa la obtención del certificado médico correspondiente, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá revalidar provisionalmente la citada licencia de piloto, pero "sólo" a efectos de recibir instrucciones de vuelo.

15. - **Licencia de Piloto Privado-Avión.**

a) Requisito para expedir la licencia.

El solicitante debe reunir los requisitos en cuanto a edad, conocimientos, experiencia, pericia y aptitud psicofísica.

Edad: tendrá como mínimo 17 años de edad.

c) Conocimientos:

Habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto Privado-Avión confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho Aéreo.-

a) Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto privado-avión; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

Conocimiento general de las aeronaves

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

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

Performance y planificación de vuelo.

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

e) el uso y la aplicación de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones;

f) 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;

Actuación y limitaciones humanas.

g) actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto privado - avión;

Meteorología

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

Navegación

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

Procedimientos operacionales.

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

k) 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;

Principios de vuelo.

l) los principios de vuelo relativos a los aviones;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 40 horas de vuelo 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 aceptables como parte del tiempo total de vuelo de 40 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas.

Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la autoridad otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable.

El solicitante habrá realizado como mínimo 10 horas de vuelo sólo en avión bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, incluyendo 5 horas de vuelo de travesía solo y, por lo menos, un vuelo de travesía de un mínimo de 270 km (150NM), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado 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 privado, 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; 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) Vuelo por referencia a instrumentos solamente, incluso la ejecución de un viaje horizontal completo de 180;

i) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, con radioayudas para la navegación;

j) Operaciones de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión; 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.

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.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión, los procedimientos y maniobras señaladas anteriormente, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto privado-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.

Aptitud Psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de clase 2 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado-avión serán actuar, pero sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier avión que realice vuelos no remunerados.

Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia habrá satisfecho instrucción en aviones con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegues, aterrizajes y navegación.

16.- Licencia de Piloto Comercial-Avión.-

a) Requisitos para expedir la licencia. El solicitante debe reunir los requisitos siguientes, en cuanto a edad, conocimientos, experiencia, pericia y aptitud psicofísica.

b) Edad. Tendrá como mínimo 18 años de edad.

c) Ciertas atribuciones inherentes a la licencia serán restringida cuando el titular haya cumplido los 60 años de edad.

d) Conocimientos: habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiados a la atribuciones que la licencia de piloto comercial-avión confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho Aéreo.

a) Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto comercial-avión; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

Conocimiento general de las aeronaves.

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

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

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

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

Performance y Planificación de vuelo.

f) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo del avión, las caracteristicas y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

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

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;

Actuación y Limitaciones Humanas.

Actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto comercial-avión;

Meteorología.

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;

k) 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;

Navegación.

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

Procedimientos Operacionales.

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

n) Los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados;

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

p) 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;

Principios de vuelo.

q) Los principios de vuelo relativos a los aviones;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

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 o 150 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

El solicitante habrá realizado, en avión, como mínimo:

a) 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;

b) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía d un mínimo de 540 km (300 NM), durante el cual habrá efectuado dos aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes;

c) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de 5 horas podrán ser de tiempo en 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.

Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la autoridad otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable.

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado 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; reconociendo 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;

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

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 y fraseología radiotelefónicos.

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.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un avión, los procedimientos y maniobras con un gran 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.

Aptitud Psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial-avión serán:

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

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

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

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

17.- **Licencia De Piloto De Transporte De Línea Aérea-Avión.-**

a) Requisitos para expedir la licencia.

El solicitante debe reunir los requisitos en cuanto a edad, conocimientos, experiencia, pericia y aptitud psicofísica.

b) Edad (Tendrá como mínimo 21 años de edad).

c) Ciertas atribuciones inherentes a la licencia se restringen cuando el titular haya cumplido los 60 años de edad.

d) Conocimientos.

Habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho Aéreo.

a) Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

Conocimiento General de las aeronaves.

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

c) Los pri pios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitacion operacionales de los grupos motores de los aviones; la influencia de las condiciones atmosféricas en el performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

d) Los procedimientos operacionales y las limitaciones de los aviones pertinentes; la influencia de las condiciones atmosféricas en el performance de los aviones;

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

f) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

g) Los procedimientos para el mantenimiento de la células de los sistemas y de los grupos motores de los aviones pertinentes;

Performance y Planificación de vuelo.

h) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo del avión, las características y el performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

i) 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;

j) 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;

Actuación y Limitaciones humanas.

k) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto de transporte de línea aérea-avión;

Meteorología.

l) 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;

m) 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 fenómeno del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;

n) 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;

o) Meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro;

Navegación.

p) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

q) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de aviones;

r) 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 radioayudas para la navegación;

s) Los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

Procedimientos Operacionales.

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

u) Los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas al vuelo en condiciones IFR;

v) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;

w) 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;

Principios de Vuelo.

x) Los principios de vuelo relativos a los aviones; aerodinámica subsónica; efectos de la compresibilidad, 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;

Radiotelefonía.

y) Los procedimientos y fraseología radiotelefónicos; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 1500 horas de vuelo como piloto de aviones. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un entrenador de vuelo sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 1500 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 100 horas, de las cuales un máximo de 25 se habrán adquirido en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

El solicitante habrá realizado, en avión, como mínimo:

a) 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 éste, siempre que el método de supervisión empleado sea satisfactorio para la autoridad otorgadora de licencias;

b) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 como piloto al mando o como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del piloto al mando, las obligaciones y funciones de éste, siempre que el método de supervisión empleado sea satisfactorio para la autoridad otorgadora de licencias;

c) 75 horas de vuelo [illegible] las cuales un máximo de 30 podrán ser de tierra;

d) 100 horas de vuelo [illegible] al mando o como copiloto.

Cuando el solicitante tenga [illegible] piloto de aeronaves de otras categorías, la autoridad [illegible] ncias determinará si dicha experiencia es aceptable.

Instrucción de Vuelo.

El solicitante habrá recibido [illegible] con doble mando exigida para expedir la licencia de piloto [illegible] y de la habilitación de vuelo por instrumentos-avión.

Pericia.

El 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:

- Transición al vuelo por instrumentos [illegible] despegar
- Salidas y llegadas normalizadas [illegible] instrumentos
- Procedimientos y navegación [illegible]

- Procedimientos en patrón de espera de espera

- Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados

- Procedimientos de aproximación frustrada

- Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos 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.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para e ecutar 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 miembro de la tripulación de vuelo:

Aptitud Psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.-

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión serán:

a) Serán ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial- avión y de una habilitación de vuelo por instrumentos- avión; y

b) Actuar de piloto al mando y de copiloto de aviones en servicios de transporte aéreo.

17.- HABILITACION DE VUELO POR INSTRUMENTOS - AVION

Requisitos para expedir la habilitación:

Conocimientos.

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos - avión confiere a su titulo, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho aéreo.

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

Conocimiento General de las aeronaves.

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

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

Performance y planificación de vuelo.

d) Los preparativos y verificaciones previos al vuelo correspondientes a los vuelos IFR;

e) 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;

Actuación y limitaciones humanas.

f) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al vuelo por instrumentos en avión;

Meteorología.

g) 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;

h) 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;

Navegación.

i) Navegación aérea práctica mediante radioayudas para la navegación;
j) 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 radioayudas para la navegación;

Procedimientos Operacionales.

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

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

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante será titular de una licencia de piloto privado o comercial-avión.

El solicitante habrá realizado, como mínimo:

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

b) 40 horas de vuelo por instrumentos en aviones o helicópteros, pero de éstas un máximo de 20 o 30 en simulador de vuelo podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas en entrenador se efectuarán bajo la supervisión de un instructor autorizado..

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá adquirido, del tiempo de vuelo por instrumentos exigido en el inciso anterior, en mínimo de 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos en aviones con doble mando recibidas de un instructor autorizado. El instructor se asegurará de 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
- Aterrizaje a partir de aproximaciones por instrumentos

d) Maniobras en vuelo y características peculiares de vuelo.

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 de que el solicitante posee experiencia operacional en el manejo del avión exclusivamente por referencia a los instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

Pericia.

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 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

Aptitud Psicofísica.

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

Atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas.-

Las atribuciones del titular de una habilitación de vuelo por instrumentos-avión serán pilotar aviones en vuelos IFR.

Antes de ejercer las atribuciones en aviones multimotores, el titular de la habilitación habrá demostrado su capacidad para pilotar dicho avión guiándose exclusivamente por instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

18.- **Licencia De Piloto Privado-Helicóptero.**

a) Requisitos para expedir la licencia.

b) Edad.

c) Conocimiento.

Habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiados de las atribuciones que la licencia de piloto privado-helicóptero confiera a su titular como mínimo en los temas siguientes:

Derecho Aéreo.

a) Las disposiciones y reglamentos al titular de una licencia de piloto privado-helicóptero; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

Conocimiento General de las Aeronaves.

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

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

Performance y Planificación de vuelo.

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

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

f) La planificación previa al vuelo y en ruta, correspondiente a los vuelos privados 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; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

Actuación y Limitaciones humanas.

g) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto privado-helicóptero;

Meteorología.

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

Navegación.

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

Procedimientos Operacionales.

j) La utilización de documentos aeronáuticos, tales como AIP, los NOTAMS, los códigos y las abreviaturas aeronáuticos;

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

Principios de Vuelo.

l) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 40 horas de vuelo como piloto de helicóptero. 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 40 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas.

Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías,la autoridad otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable.

El solicitante habrá realizado como mínimo 10 horas de vuelo autorizado solo en helicóptero bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, de las cuales 5 horas serán de travesía solo, incluyendo por lo menos un vuelo de travesía de un mínimo de 180 km (100 NM), durante el cual llevará a cabo aterrizajes en dos puntos diferentes.

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá 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 aspectos siguientes:

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 del motor;

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

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

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

h) Operaciones de emergencia,incluso mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximación y aterrizajes en autorrotación; y

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

El solicitante debería haber recibido instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando, de un instructor de vuelo autorizado. Este debería asegurarse de qûe el solicitante posee experiencia operacional en vuelo guiándose exclusivamente por instrumentos, incluso la ejecución de un viraje horizontal de 180 grados, en un helicóptero equipado con los instrumentos apropiados.

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.

NOTA.- La experiencia de vuelo por instrumentos especificada más arriba y la de vuelo nocturno no dan derecho al titular de una licencia de piloto privado-helicóptero a pilotar helicópteros en vuelos IFR.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de un helicóptero, los procedimientos y maniobras apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto privado-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; 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.

Conocimiento general de las aeronaves.

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

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

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

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

Performance y planificación de vuelo.

f) 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;

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

h) 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; procedimientos de reglaje del altímetro;

Actuación y limitaciones humanas.

i) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto comercial-helicóptero;

Meteorología.

j) 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;

k) 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 fenómeno del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosa;

Navegación.

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

Procedimientos Operacionales.

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

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

p) 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;

Principios de Vuelo.

q) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 150 horas de vuelo o 100 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocida como piloto de helicóptero. 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 o 100 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 100 horas.

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 travesia, durante el cual habrá efectuado aterrizajes en dos puntos diferentes;

c) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas podrán ser de tiempo de instrucción ; 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.

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado 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 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 del motor;

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

f) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue 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:

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.

La experiencia de vuelo por instrumentos y la de vuelo nocturno no dan derecho al titular de una licencia de piloto comercial-helicópteros en vuelos IFR.

Pericia.

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

Aptitud Psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerla.-

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial - helicóptero serán:

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

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

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

d) Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en helicóptero que requieran copiloto.

Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia habrá satisfecho 5 horas de vuelo nocturno comprendiendo 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando y habrá recibido instrucción en helicóptero con doble mando en vuelo nocturno que incluya despegue, aterrizajes y navegación.

20.- **Licencia De Piloto De Transporte De Línea Aérea - Helicóptero.-**

a) Requisitos para expedir la licencia.

b) Edad. El solicitante tendrá como mínimo 21 años de edad.

c) Ciertas Atribuciones inherentes a la licencia se restringen cuando el titular haya cumplido 60 años de edad.

Derecho Aéreo.

a) 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;

Conocimiento general de las aeronaves.

b) 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;

c) Los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de los helicópteros; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo;

d) 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 pertinentes;

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

f) Los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y girar; límites operacionales de los instrumento giroscópicos y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

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

Performance y Planificación de vuelo.

h) 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 el performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

i) 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;

j) **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;

Actuación y Limitaciones Humanas.

k) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto de transporte de línea aérea - helicóptero;

Meteorología.

l) 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;

m) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusión 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;

n) 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;

Navegación.

o) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga duración;

p) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de helicópteros;

q) La utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación; la identificación de las radioayudas para la navegación;

r) Los principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

Procedimientos Operacionales.

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

t) Los procedimientos normales, anormales y de emergencia; descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelo dinámico y otros riesgos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos VFR;

u) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga, con inclusión de cargas externas, y de mercancías peligrosas;

v) 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;

Principios de Vuelo.

w) Los principios de vuelo relativos a los helicópteros;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 1000 horas de tiempo de vuelo como piloto de helicópteros.

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 1000 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará 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.

El solicitante habrá realizado en helicópteros, como mínimo:

a) 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 éste, con tal que el método de supervisión empleado sea satisfactorio para la autoridad otorgadora de licencias;

b) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 como piloto al mando o como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del piloto al mando, las obligaciones y funciones de éste, siempre que el método de supervisión empleado sea satisfactorio para la autoridad otorgadora de licencias;

c) 30 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 10 podrán ser de tiempo en entrenador; y

d) 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la autoridad otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable.

Instrucción de vuelo.

El solicitante habrá recibido la instrucción exigida para expedir la licencia de piloto comercial de helicóptero.

Nota.- La experiencia de vuelo por instrumentos y la de vuelo nocturno no dan derecho al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea - helicóptero a pilotar helicópteros en vuelos IFR.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para realizar como piloto al mando de helicópteros 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 u 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 la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

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.

Aptitud psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

Las atibuciones del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea - helicóptero serán:

a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial -helicóptero; y

b) actuar como piloto al mando y copilcto de helicópteros en servicios de transporte aéreo.

21.- Habilitación de vuelo por instrumentos - helicóptero

Requisitos para expedir la habilitación:

Conocimientos.

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos - helicópteros confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho aéreo.

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

Conocimiento general de las aeronaves.

b) La utilización, limitaciones y condiciones de funcionamiento del equipo de aviónica y de los instrumentos necesarios para el control y la navegación de helicópteros en vuelos IFR y en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; utilización y limitaciones del piloto automático;

c) Brújula, errores al virar y girar; instrumentos giroscópicos; límites operacionales y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;

Performance y planificación de vuelo.

d) Los preparativos y verificaciones previos al vuelo correspondientes a los vuelos IFR;

e) 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;

Actuación y limitaciones humanas.

f) Actuación y limitaciones humanas correspondientes al vuelo por instrumentos en helicóptero;

Meteorología.

g) La aplicación de la meteorología aeronáutica; la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; procedimientos para obtener información meteorológicas y uso de la misma; altimetría;

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

Navegación.

i) Navegación aérea práctica mediante radioayudas para la navegación;

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

Procedimientos operacionales.

k) La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los Notam, los códigos y abreviaturas aeronáuticos y las cartas de procedimientos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;

l) Los procedimientos normales, anormales y de emergencia; las medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR;

Radiotelefonía.

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

Experiencia.

El solicitante será titular de una licencia de piloto privado, comercial o de transporte de línea aérea - helicóptero.

El solicitante habrá realizado, como mínimo:

a) 50 horas de vuelo como piloto al mando en vuelo de travesía en aeronaves de categorías aceptadas por la autoridad otorgadora de licencias, de las cuales 10 horas como mínimo, en helicóptero; y

b) 40 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero o avión, de las cuales un máximo de 20 horas, o 30 en simulador de vuelo, podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas en entrenador se efectuarán bajo la supervisión de un instructor autorizado.

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 helicópteros de doble mando recibidas de un instructor autorizado. El instructor se asegurará de 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) 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 en condiciones IFR;

b) inspección previa al vuelo, utilización de lostas de verificación, rodaje y verificaciones antes del despegue;

c) 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 después de aproximaciones por instrumentos.

d) maniobras en vuelo y características peculiares de vuelo; y

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

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en el inciso anterior con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos - 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; 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.

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.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de una habilitación de vuelo por instrumentos - helicóptero serán las de pilotar helicópteros en vuelos IFR.

Ejercicios de las atribuciones conjuntas de la habilitación de vuelo por instrumentos - avión y de la habilitación de vuelo por instrumentos - helicóptero.

Las atribuciones podrán conferirse mediante una sola habilitación de vuelo por instrumentos, en vez de expedir habilitaciones separadas par aviones y helicópteros, siempre que se hayan satisfecho los requisitos para la expedición de ambas habilitaciones, según se especifica anteriormente.

22.- <u>Habilitaciones de instructor para aviones y helicópteros</u>

Requisitos para expedir la habilitación:

Conocimientos.

El solicitante habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la expedición de un licencia de piloto comercial según corresponda, y habrá demostrado asimismo, un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones qué la habilitación de instructor de vuelo confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

a) técnica de aprendizaje;

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 y limitaciones humanas relativas a la instrucción de vuelo; y

l) peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave.

Experiencia.

El solicitante habrá satisfecho los requisitos de experiencia prescritos para la licencia de piloto comercial.

Instrucción de vuelo.

El solicitante, bajo la supervisión de un instructor de vuelo reconocido para esa finalidad por la autoridad otorgadora de licencias:

a) habrá recibido formación en las técnicas de instrucción de vuelo, que incluirán demostraciones, práctica de los alumnos, reconocimiento y corrección de los errores corrientes en que incurren los mismos; y

b) habrá practicado las técnicas de instrucción para las maniobras y procedimientos de vuelo que sean objeto de la instrucción en vuelo.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado, con respecto a la categoría de aeronave 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 y después del vuelo, así como también la instrucción teórica que corresponda.

Atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de la habilitación de instructor de vuelo serán:

a) supervisar los vuelos que los alumnos pilotos realicen solos; y

b) impartir instrucción de vuelo para el otorgamiento de la licencia de piloto privado, de la licencia de piloto comercial, de la habilitación de vuelo por instrumentos y de habilitación de instructor de vuelo;

A reserva de que el instructor de vuelo:

1) sea, por lo menos, titular de la licencia y habilitación respecto a la cual se imparte la instrucción, en la categoría apropiada de aeronave;

2) sea titular de la licencia y de la habilitación es necesarias para actuar como piloto al mando de la aeronave en que se imparte la instrucción; y

3) que las atribuciones de instructor de vuelo otorgadas estén anotadas debidamente en la licencia.

23.- Licencia de piloto de planeador

Requisitos para expedir la licencia

Edad (El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad).

Conocimientos.

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de planeador confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho aéreo.

a) las disposiciones y reglamentos aplicables al titular de una licencia de piloto de planeador, el reglamento del aire; los métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo apropiados;

Conocimiento general de aeronaves.

b) los principios relativos a la utilización de los planeadores, sus sistemas e instrumentos;

c) las limitaciones operacionales de los planeadores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

Performance y planificación de vuelo.

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

e) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance para el lanzamiento, aterrizaje y otras operaciones;

f) la planificación previa al vuelo y en ruta relativa a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;

Actuación y limitaciones humanas.

g) actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto de planeador;

Meteorología.

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

Navegación.

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

Procedimientos operacionales.

j) la utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

k) los diversos métodos para el lanzamiento y los procedimientos conexos;

l) 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;

Principios de vuelo relativos a los planeadores.

m) los principios de vuelo relativos a los planeadores.

Nota.- El solicitante debería demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de planeador confiere a su titular, en lo qué 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.

Experiencia.

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 lanzamientos 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 u 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.

Pericia.

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, y:

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 de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

Aptitud psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 2 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

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.

Nota.- Para poder transportar pasajeros, el titular de la licencia debería haber acumulado un mínimo de 10 horas de vuelo como piloto de planeadores.

24.- **Licencia de piloto de globo libre.**

Nota.- Las disposiciones de la licencia de piloto de globo libre se aplican tanto a los globos libres de aire caliente como a los de gas.

Requisitos para expedir la licencia:

Edad

El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad.

Conocimientos.

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones qué la licencia de piloto de globo libre confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

Derecho aéreo.

a) las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de una licencia de piloto de globo libre, el reglamento del aire, los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;

Conocimiento general de las aeronaves.

b) los principios relativos al funcionamiento de los globos libres, sus sistemas e instrumentos;

c) las limitaciones operacionales de los globos libres; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;

d) las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases empleados en los globos libres;

Performance y planificación de vuelo.

e) la influencia de la carga en las características de vuelo; cálculos de masa;

f) 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;

g) 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;

Actuación y limitaciones humanas.

h) actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto de globo libre;

Meteorología.

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

Navegación.

j) los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación por estima; la utilización de cartas aeronáuticas;

Procedimientos operacionales.

k) la utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

l) los procedimientos normales, anormales y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales;

Principios de vuelo.

m) principios de vuelo relativos a los globos libres.

Nota.- El solicitante deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de globo libre confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimiento y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VFR y a las medidas que deben adoptarse en casos de falla de la comunicaciones.

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 16 horas de tiempo de vuelo como piloto de globo libre que incluirán por lo menos, ocho lanzamientos y ascensiones de las cuales una debe ser en vuelo solo.

El solicitante habrá adquirido, bajo la supervisión apropiada, experiencia operacional en globos libres, como mínimo el los siguientes aspectos:

a) operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección;

b) técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicables, los procedimientos de emergencia y las señales y utilizadas;

c) precauciones en materia de prevención de colisiones;

d) control del globo libre por referencia visual externa;

e) reconocimiento y recuperación de descensos rápidos;

f) vuelo de travesía por referencia visual y por estima;

g) aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;

h) procedimientos de emergencia.

Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante tendrá que poseer experiencia operacional en vuelo nocturno.

Pericia.

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

a) manejar el globo libre 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 globo libre en todo momento, de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

Aptitud psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 2 vigente.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse par ejercerlas

Las atribuciones del titular de un licencia de piloto de globo libre serán actuar como piloto al mando de cualquier globo libre siempre que tenga experiencia operacional con globos libres, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda.

Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia tendrá que poseer experiencia en vuelo nocturno.

25.- **Licencia de mecánico de abordo**

Requisitos para expedir la licencia:

Edad. El solicitante tendrá como mínimo 18 años de edad.

Conocimientos.

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de mecánico de abordo confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Derecho aéreo.

a) las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de un licencia de mecánico de abordo; las disposiciones y reglamentos que rigen la operaciones de las aeronaves civiles respecto a las obligaciones del mecánico de abordo;

Conocimiento general de las aeronaves.

b) los principios básicos de los grupos motores, turbinas de gas y/o motores de émbolo; las características de los combustibles, sistemas de combustible comprendida su utilización; lubricantes y sistemas de lubricación; post-quemadores y sistemas de inyección; función y operación del encendido y de los sistemas de puesta en marcha de los motores;

c) los principios relativos al funcionamiento, procedimientos de manejo u limitaciones operacionales de los grupos motores de las aeronaves; la influencia de las condiciones atmosféricas en el performance de los motores;

d) células, mandos de vuelos, estructuras, conjunto de las ruedas, frenos y sistemas antideslizantes, corrosión y fatiga, identificación de daños y defectos estructurales;

e) sistemas anticongelantes y de protección contra la lluvia;

f) sistemas de presurización y climatización, sistemas de oxígeno;

g) sistemas hidráulicos y neumáticos;

h) teoría básica de electricidad, sistemas eléctricos, corrientes continua y alterna, instalación eléctrica de la aeronave, empalmes y apantallamiento;

i) los principios de funcionamiento de los instrumentos, brújulas, piloto automático, equipo de radiocomunicaciones, radioayudas para la navegación y radar, sistemas de gestión del vuelo, pantallas y aviónica;

j) las limitaciones de las aeronaves correspondientes;

k) los sistemas de protección, detección, supresión y extinción de incendios;

l) la utilización y verificaciones del servicio del equipo y de los sistemas de las aeronaves correspondientes;

Performance y planificación de los vuelos.

m) la influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de carga y centrado;

n) **el uso y la aplicación práctica de los datos de performance, comprendidos los procedimientos de control en vuelo de crucero;**

Actuación y limitaciones humanas.

o) actuación y limitaciones humanas correspondientes al mecánico de abordo;

Procedimientos operacionales.

p) los principios de mantenimiento, procedimientos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, notificación de averías, inspecciones previas al vuelo, procedimientos de precaución para abastecimiento de combustible y uso de fuentes externas de energía: el equipo instalado y los sistemas de la cabina;

q) los procedimientos normales, anormales y de emergencia;

r) los procedimientos operacionales para el transporte de carga en general y de mercancías peligrosas;

Principios De Vuelo.

s) fundamentos de aerodinámica;

Radiotelefonía.

t) los procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

Experiencia.

El solicitante habrá realizado como mínimo 100 horas de vuelo desempeñando las funciones de mecánico de a bordo, bajo la supervisión de una persona autorizada al efecto por la autoridad otorgadora de licencias. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el mecánico de abordo en un entrenador sintético de vuelo, reconocido por dicha autoridad, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 100 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 50 horas.

Cuando solicitante tenga experiencia como piloto, la autoridad otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable.

El solicitante tendrá experiencia operacional en el desempeño de las funciones de mecánico de a bordo bajo la supervisión de un mecánico de a bordo autorizado al efecto por la autoridad otorgadora de licencias, como mínimo en los siguientes aspectos:

Procedimientos normales.

- Inspecciones previas al vuelo
- Procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible
- Inspección de los documentos de mantenimiento
- Procedimientos normales en el puesto de pilotaje durante todas las fases del vuelo
- Coordinación de la tripulación y procedimientos en caso de incapacitación de alguno de sus miembros
- Notificación de averías

Procedimientos anormales y de alternativa (de reserva):

- Reconocimiento del funcionamiento anormal de los sistemas de aeronave.
- Aplicación de procedimientos anormales y de alternativa (de reserva).

Procedimientos de emergencia.

- Reconocimiento de condiciones de emergencia.
- Utilización de procedimientos apropiados de emergencia.

Pericia.

El solicitante habrá demostrado su capacidad como mecánico de a bordo de una aeronave, par desempeñar las funciones y llevar a cabo los procedimientos descritos más arriba con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de mecánico de a bordo confiere a su titular, y:

a) utilizar los sistemas de las aeronaves dentro de sus posibilidades y limitaciones;
b) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
c) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
d) desempeñar todas sus funciones como parte integrante de la tripulación sin que haya nunca serias dudas acerca del resultado; y
e) comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

La utilización de un entrenador sintético de vuelo par la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de la pericia demostrada, será aprobada por la autoridad otorgadora de licencias, la cual se asegurará de que el entrenador sintético de vuelo utilizado es apropiado para tal fin.

Aptitud psicofísica.

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

Las atribuciones del titular de una licencia de mecánico de a bordo serán las de actuar como tal en los tipos de aeronaves en los que haya demostrado los conocimientos y la pericia que determine la autoridad otorgadora de licencias.

Los tipos de aeronaves en los que el titular de la licencia de mecánico de a bordo esté autorizado a ejercer las atribuciones que le confiere dicha licencia, se anotarán en la misma, o en otro documento, en una forma que sea aceptable para la autoridad otorgadora de licencias.

26.- Licencias de Auxiliar de Abordo.

Requisitos para el otorgamiento de la licencia.

EDAD: (El solicitante tendrá como mínimo 20 años de edad).

CONOCIMIENTOS.

El solicitante demostrará que ha realizado un curso en una escuela o empresa aérea autorizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, cerciorándose esta de que cada miembro de dicho personal de abordo cumple con lo siguiente:

a) Que es competente para ejecutar aquellas obligaciones y funciones que se le asignen en caso de una emergencia en vuelo o de una situación que requiera evacuación de emergencia;

b) Que está adiestrado y es capaz de usar el equipo de emergencia y salvamento, tales como chalecos salvavidas, balsas salvavidas, rampas de evacuación, salidas de emergencia, extintores de incendio portátiles, equipo de oxígeno y botiquines de primeros auxilios;

c) Que cuando preste servicio en aviones que vuelen por encima de 3,000 M (10,000ft), posee conocimientos respecto al efecto de la falta de oxígeno, y, en el caso de aviones con cabina a presión, por lo que se refiere a los fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión;

d) Que conoce las asignaciones y funciones de los otros miembros de la tripulación en caso de una emergencia en cuanto sean necesarias para desempeñar sus propias obligaciones; y

e) Que conoce los tipos de mercancías peligrosas que pueden (o no) transportarse en la cabina de pasajeros y ha completado el programa de capacitación sobre mercancías peligrosas exigido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

EXPERIENCIA:

Cuando la instrucción haya sido recibida en una escuela autorizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el solicitante deberá presentar una constancia escrita de una empresa aérea reconocida por este organismo, donde indique que ha realizado un mínimo de 50 horas de vuelo de instrucción.

APTITUD PSICOFISICA:

El solicitante poseerá una evaluación médica de clase II vigente.

HABILITACIONES:

Las habilitaciones en las licencias de las Auxiliares de Abordo o Azafatas serán en las aeronaves en que hayan realizado o recibido su entrenamiento, lo cual dederá ser demostrado a la autoridad aeronáutica mediante documento escrito de la empresa aérea donde recibió la instrucción teórica y práctica.

Restricción de las atribuciones de auxiliares de abordo que hayan cumplido los 60 años de edad:

Ninguna persona titular de una licencia de Auxiliar de Abordo que actúe en una aeronave que se encuentre dedicada al servicio aéreo internacional, regular o no regular por remuneración o arrendamiento, se le permitirá que continúe desempeñando dichas funciones cuando haya cumplido los 60 años.

27.- **Técnico de /mecánico de mantenimiento de aeronaves. Tipo II.**

Requisitos para el otorgamiento de la licencia:

Edad. Habrá cumplido 18 años.

Conocimientos:

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) las disposiciones relativas a las obligaciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo II;

b) montaje, funcionamiento, inspección, servicio y mantenimiento, así como principios de construcción de cualesquiera de los siguientes elementos que correspondan a las atribuciones que hayan de concederse;

1) aeronaves en su totalidad;
2) células;
3) sistemas motopropulsores de aeronaves incluso sus accesorios;
4) instalaciones de aeronaves, comprendidos sus elementos;
5) instrumentos de abordo;
6) aviónica de abordo.

Experiencia.

Habrá tenido la experiencia siguiente en cuanto a inspección, servicio y mantenimiento de aeronaves o de sus componentes:

a) para el otorgamiento de una licencia con atribuciones para firmar el visto bueno de mantenimiento (certificado de seguridad para el vuelo), como mínimo:

1) tres años; o bien

2) dos años cuando el solicitante haya completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido que le proporcione un grado equivalente de experiencia práctica;

b) para el otorgamiento de un licencia con atribuciones limitadas, un período que le permita alcanzar un grado de competencia equivalente al expuesto mas arriba, siempre que no sea inferior a:

1) dos años; o bien

2) el período que el Estado considere necesario para proporcionar un grado equivalente de experiencia práctica a los solicitantes que hayan completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

Pericia.

Habrá demostrado que es capaz de ejercer las funciones correspondientes a las atribuciones que hayan de concederse.

Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Las atribuciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo II, serán:

a) para las licencias que confieran atribuciones respecto a aeronaves en su totalidad:

- certificar la aeronavegabilidad de una aeronave después de que se haya llevado a cabo un pequeña reparación, una pequeña modificación autorizada, o la instalación de un sistema motopropulsor, un accesorio, instrumento y/o parte del equipo previamente aprobados, y firmar un visto bueno de mantenimiento (certificado de seguridad para el vuelo) después de efectuadas la inspección,las operaciones de mantenimiento y/o de servicio corriente;

b) para las licencias que confieran atribuciones limitadas:

- certificar como satisfactorias las partes de la aeronave que figuren en su licencia después de una inspección, una pequeña reparación o una pequeña modificación autorizada:

Las atribuciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, tipo II, se ejercerán solamente:

a) respecto a aquellas aeronaves que figuren en su licencia en su totalidad, ya sea específicamente o por categorías generales;

b) respecto a aquellas células y sistemas motopropulsores e instalaciones de a bordo o componentes que figuren en su licencia,ya sea específicamente o por categorías generales; y/o

c) respecto a los sistemas o componentes de aviónica de a bordo que figuren en su licencia, ya sea específicamente o por categorías generales;

d) a condición de que conozca bien toda la información pertinente y de actualidad referente al mantenimiento y aeronavegabilidad del tipo particular de aeronaves para el cual firma un visto bueno de mantenimiento (certificado de seguridad para el vuelo), o de la célula, sistema motopropulsor, componente, instalación de aeronave y sistema o componente de aviónica de a bordo, respecto a los cuales certifica que están en condiciones de aeronavegabilidad;

e) a condición de que, dentro de los 24 meses precedentes, haya ejercido las funciones de titular de la licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo II, por lo menos durante seis meses, o bien haya demostrado a la autoridad otorgadora de licencias que puede cumplir las normas prescritas para el otorgamiento de una licencia con las atribuciones del caso.

<u>Otorgamiento de Atribuciones a un Organismo de Mantenimiento Reconocido.</u>

Las normas se aplican al otorgamiento de licencias a individuos. Cuando, en vez de este método, se confiere atribuciones equivalentes a las indicadas

anteriormente a un organismo de mantenimiento reconocido, el Estado contratante se cerciorará, mediante los requisitos que imponga para la aprobación del organismo de que se trate, de que se mantiene un nivel equivalente de compentencia. En el caso de un organismo de mantenimiento reconocido, el Estado contratante se cerciorará de que la atribución de firmar un visto bueno de mantenimiento se limita a los individuos que tengan conocimiento y experiencia equivalentes a los establecidos anteriormente.

28.- (Técnico de/mecánico de) **mantenimiento de aeronaves, Tipo I.**

Requisitos para el otorgamiento de la licencia:

Edad. Habrá cumplido 21 años.

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) Las disposiciones relativas a las obligaciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo I;

b) Montaje, funcionamiento, inspección, así como principios de construcción de cualesquiera de los siguientes elementos que correspondan a las atribuciones que hayan de concederse:

1) aeronaves en su totalidad;

2) células;

3) sistemas motopropulsores de aeronaves, incluso sus accesorios;

4) instalaciones de aeronaves, comprendidos sus elementos;

5) instrumentos de abordo; y

6) aviónica de abordo;

c) Métodos y procedimientos de inspección y aprobación de reparaciones, revisiones generales y pruebas funcionales de cualesquiera de los siguientes elementos que correspondan a las atribuciones que hayan de concederse:

1) aeronaves en su totalidad;

2) células;

3) sistemas motopropulsores de aeronaves, incluso sus respectivos componentes, accesorios, instrumentos y partes del equipo e instalación de los mismos;

4) instalaciones de aeronaves, comprendidos sus elementos;

5) instrumentos de abordo; y

6) aviónica de abordo.

Experiencia.

Habrá tenido la experiencia siguiente en cuanto a inspección, revisión general, reparaciones autorizadas y modificaciones aprobadas de aeronaves o sus partes:

a) Para el otorgamiento de una licencia con atribuciones para certificar la aeronavegabilidad de aeronaves, como mínimo:

1) cinco años; o bien

2) tres años cuando el solicitante haya completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido que le proporcione un grado equivalente de experiencia práctica;

b) para el otorgamiento de una licencia con atribuciones limitadas, un período que le permita alcanzar un grado de competencia equivalente al expuesto en a), siempre que no sea inferior a:

1) tres años; o bien

2) El periodo que el Estado considere necesario para proporcionar un grado equivalente de experiencia práctica a los solicitantes que hayan completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

NOTA: Para satisfacer los requisitos de experiencia relativos al otorgamiento de una licencia Tipo I, puede tenerse en cuenta la experiencia pertinente adquirida como titular de una licencia Tipo II.

Pericia.

Habrá demostrado que es capaz de ejercer las funciones correspondiente a las atribuciones que hayan de concederse.

Atribuciones del Titular de la Licencia y Condiciones que deben Observarse para Ejercerlas.-

Las atribuciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo I, serán:

a) Para las licencias que confieren atribuciones respecto a aeronaves en su totalidad:

- Certificar como satisfactoria toda revisión general, reparación autorizada modificación autorizada de cualquier aeronave, célula o sistema motopropulsor, incluso sus respectivos accesorios, instrumentos, partes componentes del equipo, aviónica de a bordo e instalación de los mismos, con tal de que dichas revisiones generales, reparaciones y modificaciones se hagan únicamente con piezas o componentes aprobados;

b) Para las licencias que confiere atribuciones limitadas:

- Certificar como satisfactorias las partes de la aeronave que figuren en su licencia después de toda revisión general, reparación autorizada o modificaciones autorizadas, incluso el montaje de piezas y componentes aprobados.

NOTA.- Estas atribuciones no incluyen la de firmar el visto bueno de mantenimiento.

Las atribuciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo I, se ejercerán solamente:

a) Respecto a aquellas operaciones y aeronaves que figuren en su licencia en su totalidad, ya sea específicamente o por categorías generales; o

b) Respecto a aquellas operaciones, células, sistemas motopropulsores, instalaciones de a bordo o componentes, y sistemas o componentes de aviónica de a bordo que figuren en su licencia, ya sea específicamente o por categorías generales;

c) A condición de que conozca bien toda la información pertinente y de actualidad referente a la aeronavegabilidad del tipo particular de aeronave, célula, sistema motopropulsor o componentes de aeronave y aviónica de a bordo que certifique que están en condiciones de aeronavegabilidad después de la revisión general, reparación autorizada o modificación autorizada;

d) A condición que, dentro de los 24 meses precedentes, haya ejercido las funciones de titular de la licencia de mantenimiento de aeronaves, Tipo I, por lo menos durante seis meses, o bien haya demostrado a la autoridad otorgadora de licencias que puede cumplir las normas prescritas para el otorgamiento de una licencia con las atribuciones del caso.

29.- **Controlador de tránsito Aéreo.**

Requisitos para el otorgamiento de la licencia:

Edad. Habrá cumplido 21 años.

NOTA.- En espera de que se formulen las especificaciones referentes al límite superior de edad para los controladores de tránsito aéreo,los Estados contratantes pueden fijar dicho límite superior pertinente.

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) El idioma o idiomas nacionales para uso en el control de tránsito aéreo, los cuales deberán hablar sin acento ni impedimento que pudiera afectar la radiocomunicación adversamente;

b) El otorgamiento del aire, tal como aparece en las publicaciones pertinentes de la OACI;

c) Los métodos y procedimientos de control de tránsito aéreo, tal como aparecen en las publicaciones pertinentes de la OACI, y especialmente los que se exigen en vuelo IFR;

d) Las secciones pertinentes de las publicaciones de la OACI relativas a las instalaciones y procedimientos de comunicaciones, incluso fraseología y procedimientos radiotelefónicos;

e) Los principios de navegación aérea, incluso el uso del altímetro;

f) Los tipos apropiados de ayudas para la navegación aérea, incluyendo ayudas visuales, su uso y limitaciones;

g) Las cartas sinópticas, informes y pronósticos meteorológicos, en la medida necesaria para la evaluación de los mismos;

h) El performance de aeronaves de diferentes tipos, por lo que ésta afecte las operaciones de control de tránsito aéreo; y

i) Fundamentos de los equipos de radar, su uso y limitaciones.

Experiencia.

El solicitante:

a) Habrá completado recientemente como mínimo 12 meses de servicio satisfactorio en calidad de piloto o de navegante; o bien

b) Habrá completado como mínimo nueve meses de servicio satisfactorio dedicado al control efectivo del tránsito aéreo, bajo la supervisión de un controlador de tránsito aéreo debidamente habilitado; o bien

c) Habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido y como mínimo tres meses de servicio satisfactorio dedicado el control efectivo del tránsito aéreo, bajo la supervisión de un controlador de tránsito aéreo debidamente habilitado.

Aptitud Psicofísica.

El solicitante habrá demostrado su aptitud psicofísica a base del cumplimiento de los requisitos para la expedición de una evaluación de Clase 3.

30.- Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo.

31.- Requisitos para la habilitación de control de aeródromo.

La Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá que el solicitante de una habilitación de control de aeródromo demuestre a la autoridad otorgadora de licencias que posee conocimientos, experiencia y pericia en las siguientes cuestiones, en lo que respecta al aeródromo para el cual solicita la habilitación.

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) las reglas locales para el aeródromo;

b) Las instalaciones para la navegación aérea situadas dentro de una zona circular de 25 NM de radio, medio desde el centro del aeródromo;

c) Las abreviaturas identificadoras y demás datos pertinentes relacionados con los informes meteorológicos, así como de los efectos de las características meteorológicas locales de importancia en el aeródromo y sus alrededores;

d) Las características del tránsito local;

e) Los procedimientos de coordinación entre la dependencia de control del aeródromo y las diversas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, según corresponda;

f) La información del terreno y los puntos de referencia destacados;

g) Los procedimientos locales para la realización y utilización de las observaciones de alcance visual en la pista, según corresponda;

h) Los procedimientos locales para alertar los diversos servicios de emergencia.

Experiencia.

El solicitante:

a) Habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido y, en el período de 12 meses que inmediatamente precede a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un controlador de aeródromo habilitado, durante un mes como mínimo; o bien

b) De no haber seguido el curso de instrucción reconocido, el período de servicio a las órdenes de un controlador de aeródromo habilitado será, como mínimo, de seis meses, y ha de estar comprendido en los 12 meses que inmediatamente preceden a su solicitud; o bien

c) Si es ya titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo, con habilitación de control de aproximación o de área anotada en ella, el período de servicio a las órdenes de un controlador de aeródromo habilitado será, como mínimo, de un mes.

Pericia.

Habrá demostrado que es apto para desempeñar las funciones aplicables a las atribuciones que hayan de concederse.

31.- Requisitos para la habilitación de control de aproximación.

La Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá que el solicitante de una habilitación de control de aproximación demuestre a la autoridad otorgadora de licencias que posee conocimientos, experiencia y pericia en las siguientes cuestiones, en lo que respecta al aeródromo o aeródromos para los cuales solicita la habilitación.

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencia sus conocimientos sobre:

a) Las reglas locales para el aeródromo,la aproximación y zona de control;

b) Las instalaciones de navegación aérea situadas dentro de su área de responsabilidad y adyacentes a la misma;

c) Las abreviaturas identificadoras y demás datos pertinentes relacionados con los informes meteorológicos, así como de los efectos de las características meteorológicas de importancia que posiblemente puedan afectar su área de responsabilidad;

d) Las características del tránsito aéreo local;

e) Las ayudas electrónicas para el control del tránsito aéreo;

f) Los procedimientos de coordinación entre la dependencia de control de aproximación y las diversas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, según corresponda;

g) La configuración del terreno y los puntos de referencia destacados;

h) Los procedimientos locales para la realización y utilización de las observaciones de alcance visual en la pista, según corresponda;

i) Los procedimientos de búsqueda y salvamento, las instalaciones y servicios pertinentes;

j) Los procedimientos de espera, aproximación, aproximación frustrada y salida, por instrumentos.

Experiencia.

El solicitante:

a) Habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido y en el período de 12 meses que inmediatamente preceda a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un controlador de aproximación habilitado, durante tres meses como mínimo; o bien

b) De no haber seguido el curso de instrucción recocido, el período de servicio a las órdenes de un controlador de aproximación habilitado, será, como mínimo, de seis meses, y ha de estar comprendido en os 12 meses que inmediatamente precedan a su solicitud; o bien

c) Si es titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo, con habilitación de control de aeródromo o de área anotada en ella, el período de servicio a las órdenes de un controlador de aproximación habilitado será, como mínimo, de dos meses.

Pericia.

Habrá demostrado que es apto para desempeñar las funcione aplicables a las atribuciones que hayan de concederse.

32.- Requisitos para la habilitación de control de área

La D.G.A.C. exigirá que el solicitante de una habilitación de control de área demuestre a la autoridad otorgadora de licencias que posee conocimientos, experiencia y pericia en las siguientes cuestiones, en lo que respecta al área de control para la cual solicita la habilitación.

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) las instalaciones de navegación aérea situadas dentro de la zona de control y las adyacentes a la misma;

b) las fuentes de información meteorológica, así como los efectos de las características meteorológicas de importancia que posiblemente puedan afectar su área de responsabilidad;

c) las condiciones del aeródromo y del tránsito aéreo;

d) los procedimientos de coordinación entre el centro de control de área y otras dependencias de los servicios de tránsito aéreo pertinentes;

e) los datos pertinentes relacionados con las instalaciones y servicios de radiocomunicaciones, incluyendo frecuencias y procedimientos;

f) la configuración del terreno y los puntos de referencia destacados;

g) los procedimientos de búsqueda y salvamento, y las instalaciones y servicios pertinentes;

h) los procedimientos de espera, aproximación, aproximación frustrada y salida, por instrumentos.

Experiencia.

El solicitante:

a) habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido y, en el período de 12 meses que inmediatamente preceda a la solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un controlador de área habilitado, durante tres meses como mínimo; o bien

b) de no haber seguido el curso de instrucción reconocido, el período de servicio a las órdenes de un controlador de área habilitado, será como mínimo, de seis meses, y ha de estar comprendido en los 12 meses que inmediatamente precedan a su solicitud; o bien

c) si es ya titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo, con habilitación de control de aeródromo o de aproximación anotada en ella, el período de servicio a las órdenes de un controlador de área habilitado será como mínimo, de dos meses.

Pericia.

Habrá demostrado que es apto para desempeñar las funciones aplicables a las atribuciones que hayan de concederse.

33.- Requisitos relativos a la habilitación radar

Todo Estado contratante exigirá que el solicitante de una habilitación radar sea titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo, con la habilitación de control correspondiente a la función que ha de desempeñar, y demuestre a satisfacción de la autoridad otorgadora de licencias, sus conocimientos sobre los temas especificados a continuación, respecto al aeródromo o aeródromos y al área de control para los cuales se solicita la habilitación, y respecto al equipo específico de radar que se utilice.

Nota. Las habilitaciones radar debería dividirse en habilitación radar de aproximación de precisión (PAR), habilitación radar de vigilancia (SRE) para la aproximación y habilitación radar de área (vigilancia).

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencias sus conocimientos sobre:

a) los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno, incluso las rutas ATS pertinentes y los límites de franqueamiento de obstáculos, según corresponda;

b) las características de los diversos tipos de aeronaves en lo que afecten el control de radar;

c) los fundamentos de radar;

d) los equipos de radar pertinentes, su utilización y limitaciones, incluso los efectos de la configuración del terreno local, de las condiciones meteorológicas importantes y de los demás factores que afectan su funcionamiento;

e) los procedimientos de coordinación dentro de la dependencia de servicios de tránsito aéreo pertinente, y con otras dependencias de servicios de tránsito aéreo apropiadas, ya estén o no dotadas de radar;

f) los procedimientos para determinar la identidad radar, según corresponda;

g) los procedimientos radar, incluso los de aproximación , aproximación frustrada, salida, y en ruta, según corresponda.

Experiencia.

El solicitante:

a) habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida y, en el período de 12 meses que inmediatamente preceda a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactoriamente a las órdenes de un controlador de radar habilitado, durante un mes como mínimo, o bien;

b) en el período de 12 meses que inmediatamente preceda a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un controlador de radar habilitado, durante tres meses como mínimo;

Con tal que:

1. cuando se trate de un controlador que haya de ejercer sus funciones en un radar de precisión para la aproximación, su experiencia, sea en a) o en b), incluirá, como mínimo, 200 aproximaciones de precisión, de las cuales no más de 100 se hayan llevado a cabo sirviéndose de un dispositivo de instrucción aprobada por la autoridad otorgadora de licencia, y de las cuales 50 como mínimo se hayan llevado a cabo con equipo radar de precisión, del tipo usado en el aeródromo en que ha de servir;

2. En el caso de un controlador que haya de ejercer sus funciones en actividades de radar de vigilancia para la aproximación únicamente,la experiencia a que alude a) incluirá, como mínimo, 25 aproximaciones con indicador de posición en planta(PPI), y la que corresponde a b) incluirá, como mínimo, 50 aproximaciones PPI, habiéndose hecho todas las aproximaciones con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicite la habilitación.

Pericia.

Habrá demostrado que es apto para ejercer las funciones aplicables a las atribuciones que hayan de concederse.

Atribuciones del titular de habilitaciones de controlador de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerla.

Las atribuciones del titular de una licencia de contolador de tránsito aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación inscritas en ella serán:

Habilitación de Control de Aeródromo: Proporcionar o supervisar el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el que esté habilitado, con tal de que esté al corriente de toda la información pertinente y de actualidad.

Habilitación de Control de Aproximación: Proporcionar o supervisar el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que esté habilitado, dentro del espacio aéreo que la autoridad competente haya designado para que quede bajo la jurisdicción de la dependencia que da el servicio de control de aproximación, o dentro de la parte especificada del espacio aéreo para el que esté habilitado, con tal de que esté al corriente de toda la información pertinente y de actualidad.

Habilitación de Control de Area: Encargarse del servicio de control de área, o de su inspección,dentro del área de control para la que esté habilitado, o dentro de aquella parte específica del área de control para la que esté habilitado con tal de que esté al corriente de toda la información y de actualidad.

Habilitación Radar: Proporcionar o supervisar los servicios de control para los que esté habilitado, incluso, según el caso:

a) La utilización de equipo radar de precisión para la aproximación instalado en el aeródromo designado;

b) Dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de la dependencia de control de aproximación designada, la utilización del equipo radar de vigilancia de que se trate, para el servicio de control de aproximación;

c) Dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de la dependencia de control de área designada,la utilización del equipo de vigilancia de que se trate, para el servicio de control de área.

Validez de las habilitaciones.

La habilitación perderá su validez cuando el controlador de tránsito aéreo haya dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere durante seis meses. La habilitación seguirá sin validez mientras no se haya comprobado nuevamente la aptitud del controlador para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.

34.- Encargado de operaciones de vuelo

Todo Estado contratante que haya aprobado un método que requiera los servicios de encargados de operaciones de vuelo habilitados, exigirá que el solicitante de dicha licencia reúna los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia.

Edad (Habrá cumplido 21 años).

Conocimientos.

Demostrará a la autoridad otorgadora de licencia al nivel adecuado a las atribuciones a concederse sus conocimientos sobre:

a) La planificación de vuelos ATS y de vuelos operacionales, incluso los cálculos relativos a la posición del centro de gravedad,consumo de combustible y autonomía, elección de aeródromos de alternativa;

b) La utilización de documentos aeronáuticos, tales como AIP, NOTAM, claves y abreviaturas aeronáuticas;

c) Las disposiciones y reglamentos aplicables al transporte aéreo;

d) Los métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo relativos a las funciones de un encargado de operaciones de vuelo;

e) La meteorología aeronáutica;

f) La utilización y limitaciones de los altímetros, especialmente en lo que se refiere a los reglaje barométricos;

g) Los fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular a la operación de vuelos por instrumentos;

h) Las técnicas necesarias para mantener la vigilancia durante el vuelo;

i) Procedimientos para comunicarse con las aeronaves y estaciones terrestres pertinentes.

Experiencia.

El solicitante, en el período de tres años que inmediatamente preceda a su solicitud, habrá completado dos años de servicio en una de las funciones especificadas en a) e) inclusive, o en una combinación cualquiera de las mismas, con tal de que en los casos de experiencia combinada la duración del servicio en una esas funciones no será inferior a un año:

a) Piloto miembro de tripulación, en transporte aéreo; o bien

b) Navegante, en transporte aéreo; o bien

c) Radioperador, en transporte aéreo; o bien

d) Meteorólogo de un organismo dedicado a despacho de aeronaves de transporte; o bien

e) Controlador de tránsito aéreo; o supervisor técnico de encargados de operaciones de vuelo en redes de transporte aéreo; o bien,

En el período de dós años que inmediatamente preceda a su solicitud, habrá servido como ayudante en actividades de despacho de vuelos, en transporte aéreo durante un año como mínimo; o bien,

Habrá terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

Pericia.

Habrá demostrado que es apto para:

a) Efectuar un análisis operacionalmente aceptable de las condiciones atmosféricas reinante en las inmediaciones de una ruta aérea determinada; valiéndose de una serie de mapas y partes meteorológicas diarios, y pronosticar las tendencias atmosféricas que afecten al transporte aéreo; con referencia especial a determinados aeródromos terminales;

b) Determinar las trayectorias de vuelo óptimas; y

e) Proporcionar supervisión operacional y la asistencia necesaria a los vuelos en condiciones adversa, apropiada a las obligaciones del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo.

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 serán prestar servicios en calidad de tal, con responsabilidad respecto a cualquier área para la cual satisfaga los requisitos mínimos de calificación de área y los mantenga.

2.3 CARACTERISTICAS DE LAS CREDENCIALES DE LAS LICENCIAS

1.- Datos a Consignar

I) REPUBLICA DOMINICANA (en negrilla muy gruesa) Secretaría Administrativa de la Presidencia. Dirección General de Aeronáutica Civil (en negrilla gruesa).

II) Título de licencia (en negrilla muy gruesa).

III) Número.

IV) Nombre completo del titular.

V) Dirección titular.

VI) Nacionalidad del titular.

VII) Firma del titular.

VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide.

IX) Certificación respecto a la validez de la licencia para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la misma.

X) Firma del funcionario expedidor y fecha de otorgamiento.

XI) Sello de la autoridad otorgante.

XII) HABILITACIONES, es decir de categoría (cuando corresponda) de clase y de tipo de aeronave, de vuelo por instrumento, de instructor, etc.

XIII) OBSERVACIONES, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones.

XIV) Cualquier otro detalle que la Dirección General de Aeronáutica Civil considere conveniente.

2) **Material y color.** En las credenciales se empleará papel cartulina de primera calidad u otro material similar adecuado, el color será blanco para todas las licencias.

3) **Idioma que se empleará**. Las credenciales de las licencias se imprimirán en idioma español.

4) **Formato y disposición de los datos.** Las credenciales de las licencias se compondrán de dos partes: una que constituirá la licencia en sí (con carácter de cierta permanencia), y otra que será el certificado de validez de la licencia (que se renovará, sustituyéndola por otra, periódicamente). Ambos documentos constituyen la autorización para ejercer las atribuciones de la licencia y deberán ir siempre juntos.

El formato y disposición de los datos serán los que se indican a continuación:

a) Formato: Las credenciales no deberán exceder de unas dimensiones de 15 x 19 centímetros.

b) Disposición de los datos: Los datos que figuran en las credenciales se numerarán uniformemente con números romanos, según se establece en el anexo 1, capítulo 5.11, de forma que cualquier licencia en número romano dado se refiera siempre al mismo dato, cualquiera que sea la disposición de la credencial. Los datos correspondientes a los números romanos no deberán ir necesariamente en orden sucesivo, sino que puede ir alterándose su orden.

2.4 DISPOSICIONES FINALES

1.- En la D.G.A.C. se llevará un registro en el cual se anotarán, por el orden en que hubieren sido otorgadas licencias concedidas al personal técnico aeronáutico.

2.- Por medio de circulares de información aeronáutica la D.G.A.C dictará las normas que estime necesarias para establecer todo lo relativo a:

- tasas por las expediciones, renovaciones, convalidaciones y habilitaciones de licencias al personal técnico aeronáutico, así como cualquier disposición transitoria para el reconocimiento y otorgamiento de licencias civiles al personal de la Fuerza Aérea Dominicana que corresponda.

3.- Lo no prescrito en estas reglamentaciones será resuelto, en cada caso, por el Director General de Aeronáutica Civil, el cual está facultado además para dictar los dispositivos administrativos y de procedimientos que sean necesarios para su aplicación.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE III JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE III

GENERALIDADES Y REGLAS DE VUELO PARA TODAS LAS OPERACIONES

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE III JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE III

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADO ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONATICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION. DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE III JULIO 94

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

I N D I C E

GENERALIDADES

3.1 APLICABILIDAD.

3.2 CERTIFICADO DE AUTORIZACION PARA CIERTAS OPERACIONES CATEGORIA II.

3.3 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PILOTO EN COMANDO.

3.4 PILOTO EN COMANDO EN UNA AERONAVE QUE REQUIERA MAS DE UN PILOTO.

3.5 ACCION DE PREVUELO.

3.6 OPERACIONES CATEGORIA II Y III: REGLAS GENERALES DE OPERACION.

3.7 LA TRIPULACION AEREA EN SUS POSICIONES.

3.8 PROHIBICION A LA INTERFERENCIA CON LA TRIPULACION DE VUELO.

3.9 OPERACION CON DESCUIDO O TEMERARIA.

3.10 DESCUIDADA O TEMERARIA OPERACION DE AERONAVES PARA OTRO PROPOSITO QUE NO SEA EL DE NAVEGACION AEREA.

3.11 ALCOHOL O DROGAS.

3.12 TRANSPORTE DE DROGAS NARCOTICAS, MARIHUANA Y DROGAS DEPRESIVAS O DROGAS ESTIMULANTES.

3.13 DEJAR CAER OBJETOS DE AERONAVES EN VUELO.

3.14 USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y CINTURON DE HOMBROS DE SEGURIDAD.

3.15 REQUISITOS DE PARACAIDAS.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

3.16 EQUIPOS ELECTRONICOS PORTATILES.

3.17 OPERACIONES DENTRO DE LAS ESPECIFICACIONES MINIMAS OPERACIONALES DEL ATLANTICO NORTE. (no aplica).

3.18 INSTRUCCION DE VUELO: VUELOS POR INSTRUMENTOS Y CIERTAS PRUEBAS DE VUELO.

3.19 REQUISITOS DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLES PARA VUELOS VISUALES (VFR).

3.20 REQUISITOS DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE PARA VUELOS POR INSTRUMENTOS (IFR).

3.21 TRANSPONDER (respondedor) ATC Y EQUIPO DE REPORTE DE ALTITUD Y SU USO.

3.22 PRUEBAS DE EQUIPO VOR PARA OPERACIONES DE AERONAVES EN VUELOS POR INSTRUMENTOS (IFR).

3.23 AERONAVES CIVILES: CERTIFICACIONES REQUERIDAS.

3.24 AUTORIZACIONES ESPECIALES PARA AERONAVES CIVILES REGISTRADAS EN ESTE PAIS.

3.25 AUTORIZACIONES EXPEDIDAS PARA AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS.

3.26 AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES CIVILES.

3.27 INSTRUMENTOS INOPERATIVOS Y EQUIPOS PARA AERONAVES MULTIMOTOR.

3.28 MANUAL DE VUELO DE AERONAVES CIVILES, ANUNCIOS Y REQUISITOS DE ANUNCIOS.

3.29 OXIGENO SUPLEMENTARIO.

3.30 REQUISITOS PARA INSTRUMENTOS Y EQUIPOS.

3.31 CATEGORIA II MANUAL.

3.32 GRABADOR DE VUELO Y GRABADOR DE VOZ EN LA CABINA DE TRIPULACION.

3.33 CORRESPONDENCIA DE DATOS ENTRE PRESION ALTIMETRICA (presure altitude) AUTOMATICAMENTE REPORTADA, Y LA REFERENCIA DE ALTITUD DEL PILOTO.

3.34 AERONAVES CIVILES EN LA CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITACIONES DE PESO.

3.35 REGLAS ESPECIALES PARA AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS.

3.36 AUTORIZACION DE VUELOS ESPECIALES. UN MOTOR INOPERATIVO. (ferry fligh).

3.37 SALIDAS DE EMERGENCIA PARA AERONAVES QUE TRANSPORTAN PERSONAS POR PAGA.

3.38 SISTEMA AURAL DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD (airspeed warning).

3.39 SISTEMA DE ADVERTENCIA DE ALTITUD.

3.40 TRANSMISORES DE LOCALIZADORES DE EMERGENCIA.

3.41 REQUISITOS EN LA CLAUSULA DE FIDELIDAD DE ARRENDAMIENTO EN CONTRATOS CONDICIONADOS DE VENTA.

3.42 PROGRAMA DE REPORTE DE SEGURIDAD AEREA.

3.43 MATERIALES PARA COMPARTIMIENTOS INTERNOS DE AERONAVES.

REGLAS DE VUELO

3.44 APLICABILIDAD.

3.45 EXCUSAS (waiver).

3.46 OPERANDO CERCA DE OTRAS AERONAVES.

3.47 REGLAS DEL DERECHO DE PREFERENCIA: EXCEPTO OPERACIONES SOBRE AGUA.

3.48 REGLAS DEL DERECHO DE PREFERENCIA: OPERACIONES SOBRE AGUA.

3.49 VELOCIDADES DE LAS AERONAVES.

3.50 VUELOS ACROBATICOS.

3.51 AERONAVES Y SUS LUCES.

3.52 CUMPLIMIENTO DE AUTORIZACIONES E INSTRUCCIONES DEL CONTROL DEL TRAFICO AEREO (A.T.C.).

3.53 SEÑALES DEL CONTROLADOR DE TRAFICO AEREO POR LUCES.

3.54 ALTITUDES MINIMAS CONFIABLES. GENERALIDADES.

3.55 AJUSTES DE ALTIMETROS.

3.56 PLAN DE VUELO: INFORMACION REQUERIDA.

3.57 OPERANDO DENTRO O FUERA DE AREAS AEROPORTUARIAS: REGLAS GENERALES.

3.58 OPERACIONES EN AEROPUERTOS CON TORRE DE CONTROL OPERATIVAS.

3.59 SERVICIO DE RADAR EN AREAS AEROPORTUARIAS.

3.60 OPERACIONES EN AEROPUERTOS SIN TORRE DE CONTROL.

3.61 AREAS DE CONTROL DETERMINANTE.

3.62 RESTRICCION DE VUELOS TEMPORARIOS.

3.63 AREAS DE VUELOS DE PRUEBA.

3.64 AREAS PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS.

3.65 RESTRICCIONES DE VUELOS EN LA PROXIMIDAD DE JEFES DE ESTADOS Y OTRAS PERSONAS.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGLAS DE VUELO VISUAL

3.66 MINIMAS CONDICIONES METEOROLOGICAS PARA VUELOS VISUALES, (BASICO).

3.67 MINIMAS CONDICIONES METEOROLOGICAS PARA OPERACIONES DE VUELOS VISUALES.

3.68 NIVEL DE VUELO O ALTITUD CRUCERA PARA VUELOS VISUALES.

REGLAS DE VUELOS POR INSTRUMENTOS

3.69 PATRON DE VUELO REQUERIDO Y AUTORIZACION DEL CTA.

3.70 DESPEGUE Y ATERRIZAJE BAJO INSTRUMENTOS (IFR).

3.71 MINIMAS ALTITUDES PARA OPERACIONES DE VUELO POR INSTRUMENTOS.

3.72 ALTITUD DE CRUCERO Y NIVEL DE VUELO POR INSTRUMENTOS.

3.73 CURSO A SER VOLADO.

3.74 COMUNICACIONES DE RADIO, VUELOS POR INSTRUMENTOS.

3.75 OPERACIONES POR INSTRUMENTOS. FALLO DE COMUNICACIONES DE DOBLE VIA.

3.76 OPERACIONES POR INSTRUMENTOS EN ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS. REPORTE DE MALA FUNCION.

MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

3.77 APLICABILIDAD.

3.78 GENERALIDADES.

3.79 MANTENIMIENTO REQUERIDO.

3.80 OPERACION DESPUES DE MANTENIMIENTO. MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION O ALTERACION.

3.81 INSPECCIONES.

3.82 CAMBIOS DE PROGRAMAS DE INSPECCION AEREA.

3.83 SISTEMAS DE ALTIMETROS Y EQUIPOS DE RELATACION DE ALTITUD, PRUEBA E INSPECCION.

3.84 TRANSMISOR DE CTA, PRUEBAS E INSPECCIONES.

3.85 REGISTRO DE MANTENIMIENTO.

3.86 TRANSFERENCIA DE REGISTROS DE MANTENIMIENTO.

3.87 REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE MOTORES RECONSTRUIDOS.

AVIONES DE CUERPO ANCHO, MULTIMOTORES Y PROPULSADOS POR TURBINAS

3.88 APLICABILIDAD.

3.89 EQUIPOS DE VUELO E INFORMACION OPERACIONAL.

3.90 FAMILIARIZACION CON LIMITACIONES OPERACIONES Y EQUIPOS DE EMERGENCIA.

3.91 EQUIPOS REQUERIDOS: SOBRE LA CIMA U OPERACIONES NOCTURNAS CON VFR.

3.92 EQUIPOS DE SUPERVIVENCIA PARA OPERACIONES SOBRE AGUA.

3.93 EQUIPOS DE RADIO PARA OPERACIONES SOBRE AGUA.

3.94 EQUIPOS DE EMERGENCIA.

3.95 REGLAS DE VUELO DE ALTITUD.

3.96 SEÑALES DE FUMAR Y CINTURONES DE SEGURIDAD.

3.97 INSTRUCCIONES AL PASAJERO.

3.98 CINTURONES DE HOMBROS.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

3.99 EQUIPAJES ABORDO.

3.100 TRANSPORTACION DE CARGA.

3.101 LIMITACION DE PESO DE UN AVION CON CATEGORIA DE TRANSPORTE.

3.102 OPERANDO EN CONDICIONES DE HIELO.

3.103 REQUERIMIENTO PARA INGENIERO DE VUELO.

3.104 REQUERIMIENTOS PARA PILOTO DE SEGUNDO MANDO.

3.105 REQUERIMIENTOS PARA AUXILIAR DE CABINA.

3.106 APLICABILIDAD.

3.107 DEFINICIONES.

3.108 NOTIFICACION INMEDIATA.

3.109 INFORMACION A SER ENTREGADA DURANTE UNA NOTIFICACION.

3.110 PRESERVACION DE RESTOS DE AERONAVES, CORREO, CARGA Y REGISTROS.

3.111 REPORTES Y DECLARACIONES QUE DEBERAN SER DEPOSITADOS.

3.112 APLICABILIDAD.

3.113 PROHIBICIONES EN CONTRA DEL CARGAMENTO DE MATERIALES DAÑINOS, MERCANCIAS PELIGROSAS Y ARTICULOS MAGNETIZADOS.

3.114 PROCEDIMIENTOS Y PRACTICAS RECOMENDADAS POR LA OACI INCORPORADAS A ESTA PARTE.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

GENERALIDADES Y REGLAS DE VUELO PARA TODAS OPERACIONES

GENERALIDADES

3.1 APLICABILIDAD

a) Excepto a lo aprobado en el Párrafo b) de esta Sección, esta parte prescribe reglas gubernamentales para la operación de aeronaves, (otras que no sean globos que se amarren, chichiguas, proyectiles radiocontrolados y globos sin tripulación) dentro de este territorio.

b) Cada persona que opere una aeronave que esté registrada en otro país que no sea éste, tendrá:

1) Cuando esté sobre oceanos, cumplir con el Anexo 2 (reglas aéreas) del Convenio de la OACI, y Secciones 3.49 c), 3.59 y 3.61 de la Subparte b).

2) Cuando esté sobre otra nación extranjera cumplir con las leyes de ese territorio.

3) Excepto lo establecido en las Secciones 3.15 d) y 3.55, cumplir con las Subpartes a), c), d) y e) de esta Parte y que vayan a la par con las regulaciones dispuestas en el Convenio de la OACI.

c) Anexo 2 del Convenio Internacional de Aviación Civil, al cual se hace referencia aquí y ha sido incorporado en esta Parte y constituye esta Parte.

3.2 CERTIFICADO DE AUTORIZACION PARA CIERTAS OPERACIONES CATEGORIA II

La D.G.A.C. podrá expedir un certificado de autorización autorizando desviaciones de los requisitos de las Secciones 3.6, 330 f) y 3.31 de esta subparte para la operación de aeronaves pequeñas (definidas como aeronaves categoría A en la Sección 1.1 de la Parte I de estas regulaciones), en operaciones de categoría II, si la administración encuentra que la operación puede conducirse seguramente bajo los términos del certificado de la aeronave. Tal autorización no permitirá la operación de la aeronave transportando pasajeros o cargas con fines de beneficio económico.

3.3 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PILOTO EN COMANDO

a) El piloto en comando de una aeronave es directamente responsable y es la autoridad final de la operación de su aeronave designada.

b) En una emergencia que requiera acción inmediata el piloto en comando podría desviarse de cualquier regla (de esta Subparte o la de la subparte e) hasta donde sea necesario para cumplir con la emergencia.

c) Cada piloto al mando que se desvíe de una regla autorizada en el párrafo anterior, en caso de que la D.G.A.C. le requiera, deberá mandar un reporte escrito de esa desviación a la D.G.A.C. antes de las 24 horas.

3.4 PILOTO EN COMANDO EN UNA AERONAVE QUE REQUIERA MAS DE UN PILOTO

Ninguna persona podrá operar una aeronave que esté certificada para más de un piloto en comando sin que la tripulación de pilotos tenga un piloto en comando que cumpla con los requisitos de la Parte II de estas regulaciones.

3.5 ACCION DE PREVUELO

Todo piloto en comando tendrá que, antes del comienzo de un vuelo, familiarizarse con toda la información que concierna con el vuelo. Esta información tendrá que incluir:

a) Para un vuelo bajo las reglas I.F.R. o un vuelo que no sea hacia un aeropuerto local, los reportes del tiempo y los pronósticos, requisitos de combustible y rutas alternas, si el vuelo planeado no se puede cumplir y cualquier atraso que pueda haber en su ruta dictado por el ATC.

b) Para cualquier vuelo deberá de saber la longitud de la pista de aterrizaje y las siguientes informaciones de despegue y aterrizaje:

1) Para aeronaves civiles que tengan su manual de vuelo aprobado, en donde contenga las informaciones pertinentes al despegue y al aterrizaje de esa aeronave, como: distancia requerida para despegue y aterrizaje basada en ese manual de vuelo.

2) Para otras aeronaves que no sean las especificadas en el subpárrafo I de este párrafo, podrán usar otras informaciones válidas que sean aplicables a la aeronave en cuestión. Información como: valores de fuerza a distintas altitudes de aeropuertos, temperaturas y vientos.

3.6 OPERACIONES CATEGORIAS II Y III: REGLAS GENERALES DE OPERACION

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave en categoría II o categoría III, sin que:

1) los miembros de la tripulación consistan de un piloto en comando y un segundo piloto en comando que tengan las autorizaciones y clasificaciones apropiadas que están prescritas en la Parte II de estas regulaciones.

2) cada miembro de la tripulación deberá tener conocimientos y familiaridad con la aeronave que esté operando; y

3) el panel de instrumentos en frente del piloto de esa aeronave que esté piloteando tenga todos los instrumentos pertinentes al tipo de vuelo que vaya a realizar.

b) Sin tener autorización de la D.G.A.C., ninguna persona podrá operar una aeronave civil en categoría II o categoría III sin que todo equipo de tierra (de bases aéreas) esté instalado y en funcionamiento para esa operación.

c) Para el propósito de esta Sección, en el procedimiento de aterrizaje usará y necesitará la designación DH, la autorizada altura decisiva es el DH, descrita en el proceso de aterrizaje, DH es requerida para el piloto al mando o el DH para el cual la aeronave está equipada y preparada, se usará el DH que sea más alto.

d) Sin tener la autorización de la D.G.A.C., ningún piloto podrá ejecutar una aproximación de una aeronave en categoría II o categoría III que prevea y requiera el uso del DH, podrá continuar el aterrizaje bajo la autorizada altura decisiva si se cumplen las condiciones siguientes:

1) La aeronave se encuentra en una posición en la cual el descenso para el aterrizaje en la pista elegida se pueda hacer en condiciones normales de descenso de la aeronave usando maniobras normales, y donde el resultado de ese vuelo terminará con un aterrizaje que ocurrirá en la zona de aterrizaje de la pista que se ha elegido.

2) Si quiere usar una de las siguientes referencias visuales para la pista de aterrizaje que intenta aterrizar, tendrá que ser indistintamente identificable al piloto al mando:

i) El sistema de luces para aterrizajes, excepto que el piloto no tendría que descender a más de 100 pies de altura sobre la cabeza de la pista de aterrizaje usando las luces para aterrizaje como referencias y que las barras rojas o las barras laterales sean y estén bien distinguidas e identificables;

ii) La cabeza de la pista de aterrizaje;

iii) las marcas en la cabeza de la pista de aterrizaje;

iv) las luces en la pista de aterrizaje;

v) las marcas en el área en donde los aterrizajes se efectúen;

vi) las luces en el área en donde los aterrizajes se efectúen.

e) Sin tener autorización de la D.G.A.C., todo piloto que opere una aeronave tendrá que inmediatamente ejecutar un rechazo de aterrizaje si antes de ejecutar el planeado aterrizaje ve que no cumple con los requisitos del Párrafo d) de esta Sección.

f) Ninguna persona está autorizada a ejecutar un aterrizaje que esté operando una aeronave en un vuelo de categoría III sin la altura decisiva y tal vez podrá aterrizar si cumple con los requisitos de la D.G.A.C.

g) Los Párrafos a) hasta f) de esta Sección, no se aplicarán a operaciones conducidas por usuarios de certificados expedidos bajo la parte VI de estas regulaciones. Sin embargo, ninguna persona podrá operar una aeronave en categoría II y categoría III si está bajo el certificado de un operador expedido bajo la Parte VI y la operación no es conducida en acuerdo con las especificaciones del certificado expedido.

3.7 LA TRIPULACION AEREA EN SUS POSICIONES

a) Durante el aterrizaje y el despegue, y mientras esté en ruta, cada miembro de la tripulación deberá:

1) Estar en 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 de sus necesidades fisiológicas; y

2) mantener su cinturón de seguridad todo el tiempo que esté en su posición.

b) Todos los miembros de tripulación de vuelo de una aeronave civil de este país, deberán durante el despegue y el aterrizaje mantener su cinturón de hombros abrochado mientras estén en sus estaciones. Este párrafo no se aplicará si:

1) Si el asiento en la posición de dichos miembros de tripulación no está equipado con el cinturón de hombros; o

2) Si dichos miembros no pueden ejercer sus funciones normales con el cinturón de hombros puesto.

3.8 PROHIBICION A LA INTERFERENCIA CON LA TRIPULACION DE VUELO

Ninguna persona deberá asaltar, intimidar, acusar o interferir con los miembros de la tripulación de vuelo abordo de una aeronave que esté operando.

3.9 OPERACION CON DESCUIDO O TEMERARIA

Ninguna persona deberá operar una aeronave sin cuidado o temerariamente que de alguna manera pueda peligrar vidas o propiedades ajenas.

3.10 DESCUIDADA O TEMERARIA OPERACION DE AERONAVES PARA OTRO PROPOSITO QUE NO SEA EL DE NAVEGACION AEREA

Ninguna persona podrá operar una aeronave para otro propósito que no sea el de navegación aérea, sobre cualquier área terrestre de un aeropuerto usado para comercio aéreo (áreas incluidas como la de desembarque y embarque de pasajeros y carga), en una manera sin cuidado o temerariamente en el que pueda peligrar propiedades o vidas.

3.11 ALCOHOL O DROGAS

a) Ninguna persona podrá o pretenderá ser miembro de una tripulación de vuelo de una aeronave civil si:

1) Dentro de ocho horas después del consumo de cualquier bebida alcohólica;

2) mientras esté bajo la influencia de alcohol;

3) mientras mantenga un 0.4% de su peso o más, de alcohol en su sangre.

b) Excepto en emergencias, ningún piloto de una aeronave civil podrá permitir a personas que obviamente estén bajo la influencia de alcohol, licores o drogas que aborden su aeronave (excepto a pacientes médicos bajo tratamiento).

c) Un miembro de tripulación deberá hacer lo siguiente:

1) Por requisitos de oficiales de ley, someterse a una prueba de sangre para determinar el porcentaje de alcohol en su sangre, sí:

i) El oficial está autorizado por el Estado a prescribir el examen; y

ii) el oficial está pidiendo el examen para investigar una supuesta violación del Estado o país que gobierna el mismo o por los requisitos prohibidos por los Párrafos a) 1), a)2) ó a) 4) de esta Sección.

2) Todas las veces en que la D.G.A.C. tenga suspicacias de que una persona haya violado el Párrafo a) 1), a) 2) ó a) 4) de esta Sección, esa persona deberá proveer a la DGAC o ir a entidades que son autorizadas por la DGAC (clínicas, hospitales, doctores u otras personas) que puedan realizar y entregar las pruebas dentro de cuatro horas después de intentar o tratar de intentar ser miembro de tripulación y donde en la prueba se vea 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 para la evaluación de cualquier empleado que sea poseedor de cualquier certificación que se considere certificado aeronáutico.

Todos los resultados de la prueba de sangre se utilizarán como evidencia en cualquier procedimiento legal pertinente a estas regulaciones.

3.12 TRANSPORTE DE DROGAS NARCOTICAS, MARIHUANA Y DROGAS DEPRESIVAS O DROGAS ESTIMULANTES:

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil dentro de este país con conocimiento del embarque de drogas narcóticas, marihuana, drogas estimulantes o substancias abordo de su aeronave.

b) La disposición anterior no se aplicará a cualquier transporte de drogas narcóticas, marihuana, y depresantes o estimulantes o substancias que hayan sido autorizadas para el transporte por entidades legales por el gobierno.

3.13 DEJAR CAER OBJETOS DE AERONAVES EN VUELO

Ningún piloto en comando de una aeronave civil dejará que ningún objeto sea dejado caer de su aeronave en vuelo pudiendo causar un peligro a personas y propiedades. De todas maneras, esta Sección no prohibe el dejar caer cualquier objeto con la previa autorización de la D.G.A.C., sin tomar todas las precauciones necesarias para evitar daños o heridas a personas y propiedades.

3.14 USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y CINTURON DE HOMBROS DE SEGURIDAD

a) Si no está aprobado por la D.G.A.C.:

1.- Ningún piloto podrá despegar una aeronave civil de registro de este país sin que el piloto en comando se asegure de que a cada persona abordo le haya sido explicado cómo ponerse y quitarse su cinturón de seguridad y su cinturón de hombros, si está instalado.

2.- Ningún piloto podrá despegar o aterrizar una aeronave civil de registro de este país sin que el piloto en comando haya verificado a cada persona abordo que se ponga su cinturón de seguridad y su cinturón de hombros, si está instalado.

3.- Durante el despegue y aterrizaje de una aeronave civil de registro de este país, todas las personas abordo tendrán que ocupar un asiento en el cual haya un cinturón de seguridad y si hay instalados cinturones de hombros los cuales sean ajustados a él (ella), y si se da el caso de que la persona sea menor de dos años de edad, podrá ser mantenida por un adulto que ocupe su propio asiento.

3.15 REQUIRIMIENTOS DE PARACAIDAS

a) Ningún piloto de una aeronave civil podrá dejar que un paracaídas de uso de emergencia sea transportado en su aeronave sin que haya sido aprobado por la D.G.A.C., y que haya sido preparado e inspeccionado por una persona y forma dentro de un período de tiempo determinado por la D.G.A.C.

b) Si cada uno de los ocupantes de una aeronave está utilizando un paracaídas probado por la D.G.A.C., de acuerdo a lo expresado anteriormente en esta Parte, ningún piloto de una aeronave civil podrá:

1) Realizar un banqueo de 60° relativo al horizonte;

2) Naríz arriba o naríz abajo de 30° relativo al horizonte;

3) Vuelos de prueba para certificación o calificación de pilotos; o

4) Barrenas o maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para obtener certificados o calificaciones cuando son hechas por:

i) Un instructor autorizado de vuelo; o

ii) Un piloto de aerolínea (ATP) enseñará de acuerdo con las disposiciones de la Parte II de estas regulaciones.

d) Excepto en una emergencia, ningún piloto en comando podrá dejar que ninguna otra persona pueda hacer un salto en paracaídas desde la aeronave dentro de este país, excepto si es autorizado por la D.G.A.C.

3.16 EQUIPOS ELECTRONICOS PORTATILES

a) Con excepción a lo previsto en el Párrafo b) de esta Sección, ninguna persona podrá operar, ni podrá cualquier operador o piloto en comando dejar usar cualquier equipo electrónico portátil durante el despegue o aterrizaje en:

1) Aeronaves operadas por aerolíneas o un operador comercial;

2) Cualquier otra aeronave que esté siendo operada por las reglas de vuelo por instrumento (IFR).

La parte dispositiva de esta Sección no se aplicará a:

1) Grabadoras portátiles.

2) Ayuda médica electrónica para los oídos.

3) Controladores de paso para el corazón.

4) Afeitadoras eléctricas.

5) Cualquier otro equipo electrónico portátil que el operador vaya determinado que no causará ninguna interferencia con el sistema de navegación o comunicación usado en la aeronave en que se vaya a usar.

b) En caso de ser una aeronave operada por aerolíneas o un operador comercial, la determinación requerida por el Párrafo b) 5) de esta Sección será hecha por el específico equipo electrónico portátil. Si se van a usar en otra clasificación de aeronave, la determinación podrá hacerse por el piloto en comando u otro operador de la aeronave.

3.17 INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

3.18 INSTRUCCION DE VUELO: VUELOS POR INSTRUMENTOS Y CIERTAS PRUEBAS DE VUELO

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, instrucciones de vuelo por instrumentos pueden ser dadas en una aeronave de un motor que tenga funcionamiento un solo control 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 tiene por lo menos la licencia de piloto privado con las apropiadas categorías y clase.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil en vuelo por instrumentos simulados sin que:

1) Un piloto calificado 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 hay un calificado observador en la aeronave que pueda adecuadamente suplementar la visión del piloto de seguridad; y

3) esa aeronave está equipada con controles duales que estén operables. De todas maneras, instrucciones de vuelos por instrumentos se podrán impartir en una aeronave de un motor con un solo control para los alerones y los elevadores cuando:

i) El piloto de seguridad ha determinado que el vuelo puede hacerse sin peligro; y

ii) la persona que esté al mando de los controles tiene por lo menos una licencia de piloto privado con las clasificaciones y tipos de seguridad.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada para un vuelo de prueba para una certificación de piloto de linea aérea (ATP) o una certificación de clase o certificación de proficiencia (como está descrito en la parte VI de estas regulaciones), 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 en comando de la aeronave.

3.19 REQUISITOS DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLES PARA VUELOS VISUALES (VFR)

a) Ninguna persona podrá empezar un vuelo bajo reglas visuales en una aeronave durante el día sin que, después de considerar los vientos y el pronóstico del tiempo, tenga suficiente combustible para llegar al intentado lugar de aterrizaje y asumiendo una velocidad de crucero normal:

1) Durante el día, por lo menos, debe tener suficiente combustible para volar 30 minutos más del elegido punto de aterrizaje.

2) Durante la noche, por lo menos suficiente combustible para volar 45 minutos más del elegido punto de aterrizaje.

b) Ninguna persona podrá empezar un vuelo bajo reglas visuales en un helicóptero durante el día sin que, después de considerar los vientos y el pronóstico del tiempo, tenga suficiente combustible para llegar al intentado lugar de aterrizaje y (asumiendo velocidad normal de crucero), por lo menos suficiente combustible para 20 minutos más de vuelo.

3.20 REQUISITOS DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLES PARA VUELOS POR INSTRUMENTOS (IFR)

a) Excepto como está establecido en el Párrafo b) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave civil por instrumentos sin que después de considerar las condiciones del tiempo, tenga suficiente combustible para:

1) Concluir el vuelo al primer aeropuerto planeado;

2) volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) volar desde ese aeropuerto por 45 minutos a velocidad crucero normal, hacia otro aeropuerto.

b) El árrafo a) de esta Sección no se aplicará sí:

1) Un procedimiento de aterrizaje por instrumentos ha sido publicado por el aeropuerto del intentado vuelo; y

2) por lo menos la condición y pronóstico del tiempo o una combinación de ambos, una hora antes y una hora después de llegar se indica que:

i) El techo del cielo será por lo menos 2000 pies sobre la elevación del aeropuerto; y

ii) la visibilidad será por lo menos 3 millas.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

3.20 TRANSPONDER (RESPONDEDOR) ATC Y EQUIPO DE REPORTE DE ALTITUD Y SU USO

a) Todo espacio aéreo, aeronaves civiles registradas en este país. Para operaciones no conducidas bajo la Parte VI de estas regulaciones, equipo de transponder y equipo de transponder ATC usados en aeronaves civiles, registrado en este país, tienen que cumplir con los requisitos de funcionamiento y ambiental mandados por la D.G.A.C.

b) Espacios controlados: Todas las aeronaves. Si no está autorizado por la D.G.A.C., ninguna persona podrá operar una aeronave en espacios aéreos controlados descritos en la **PUBLICACION DE INFORMES AERONAUTICOS**, (Aeronautical Information Publication), a menos que su aeronave esté equipada con un "code radar bacon transponder" en funcionamiento que tenga un modo ATC, y esté equipada con reporte automático de presión altimétrica (presure altitude) teniendo capacidad de modo C y que responda en modo C preguntas de interrogaciones por transmisiones de presión altimétrica en incrementos de 100 pies.

c) Espacios aéreos controlados: Todas las aeronaves, con el equipo transponder en operación. Mientras esté en espacios aéreos controlados, toda persona operando una aeronave equipada con transponder ATC manteniendo un acuerdo con el Párrfo 3.84 de esta Parte, tendrá que operar el transponder incluyendo el equipo modo C (si está instalado), y deberá responder en el código apropiado o el designado código del controlador (ATC).

3.21 PRUEBAS DE EQUIPO VOR PARA OPERACIONES DE AERONAVES EN VUELOS POR INSTRUMENTOS (IFR)

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil bajo instrumentos usando el equipo de navegación **VOR** sin que el equipo de esa aeronave:

1) Sea mantenido, probado e inspeccionado bajo un proceso aprobado.

2) ha sido chequeado operacionalmente durante 30 días y ha sido encontrado dentro de los límites permisibles indicando el error en los Párrafos b) o c) de esta Sección.

b) Excepto como está previsto en el Párrafo c) de esta Sección, cada persona conducida bajo un chequeo VOR bajo el subpárrafo a) 2) de esta Sección tendrá:

i) El techo del cielo será por lo menos de 2000 pies sobre la elevación del aeropuerto; y

ii) la visibilidad será por lo menos de 3 millas.

3.23 AERONAVES CIVILES: CERTIFICACIONES REQUERIDAS

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país sin que se le haya expedido un Certificado de Aeronavegabilidad por la D.G.A.C. El Certificado de Aeronavegabilidad podrá ser expedido en base a un Certificado de Aeronavegabilidad que haya sido expedido por el fabricante de la aeronave, (aprobado por las autoridades del país de fabricación), provisto que la aeronave esté equipada y ha sido mantenida como es requerido por la certificación de aeronavegabilidad de la nación del fabricante, y provisto que el aplicante proveé toda la documentación necesaria como evidencia para demostrar que la aeronave conforma con todos los requisitos de aeronavegabilidad que estén en efecto por la autoridad gubernamental de su nación.

1) No obstante a lo siguiente, la D.G.A.C. podrá adicionalmente o alternativamente pedir otros requisitos para la expedición de aeronavegabilidad a aeronaves de registro de este país.

b) Excepto como está previsto en las Secciones 3.24 y 3.25, ninguna persona podrá operar una aeronave civil sin que esté dentro de lo siguiente:

1) El Certificado de Aeronavegabilidad aprobado y actualizado.

2) El certificado de registro expedido a su propietario.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil sin que el Certificado de Aeronavegabilidad descrito en las Secciones 3.24 y 3.25, está propiamente mostrado en la cabina o la entrada de la cabina de una forma que sea legible a los pasajeros o tripulación.

3.24 AUTORIZACIONES ESPECIALES PARA AERONAVES CIVILES REGISTRADAS EN ESTE PAIS

a) Un permiso especial de vuelo podrá ser expedido para una aeronave que al corriente no llene los requisitos de aeronavegabilidad (pero es capaz de hacer un vuelo sin peligro) para los siguientes propósitos:

1) Volar la aeronave a una base donde la reparación, alteraciones o mantenimiento vayan a realizarse o donde se vaya almacenar.

2) Entrega o exportación de la aeronave.

3) Vuelo de pruebas a nuevas aeronaves.

4) Evacuación de aeronaves donde los daños inminentes ocurrirán.

5) Conducir vuelos y pruebas de demostración de nuevas aeronaves en producción que hayan pasado satisfactoriamente las pruebas de vuelo.

b) Un permiso de vuelo especial también podrá ser expedido para autorizar la operación de una aeronave a un peso en exceso de su certificado de peso máximo de despegue para volar. Más de la distancia normal sobre agua o sobre tierra que permitan encuentran áreas y facilidades de aterrizaje que sean adquiridas. El exceso de peso podrá ser autorizado bajo este párrafo y está limitado al combustible adicional, áreas de carga y combustible, y equipo de navegación necesario para el vuelo.

c) Después de solicitar, como está exigido en la Sección 6.27 de la Parte VI de estas regulaciones, un permiso especial con autorización continua, podrá ser expedido para aeronaves que no cumplan los aplicables requisitos de aeronavegabilidad, pero están

capacitadas para hacer un vuelo sin riesgo hacia la base donde se vaya a hacer el mantenimiento o alteraciones a la aeronave.

El permiso expedido según este párrafo es una autorización que incluye condiciones y limitaciones para el vuelo, y las cuales son inscritas en las especificaciones de operaciones del usuario. Este podrá ser expedido para certificar al usuario autorizado a conducir sus operaciones bajo la Parte VI de estas regulaciones.

d) Excepto a lo indicado en el Párrafo 3.24 de esta Sección, un solicitante para un permiso de vuelo especial tendrá que entregar un reporte en un formulario y a un tiempo especificado por la D.G.A.C., indicando lo siguiente:

1) El propósito del vuelo.

2) El itinerario propuesto.

3) La tripulación requerida para operar la aeronave, su equipo. Ejemplo: piloto, copiloto, ingeniero, nav., etc.

4) Las razones, si las hay, por la(s) cual(es) la aeronave no cumple con los requisitos.

5) Cualquier restricción del aplicante que él considere necesaria para el vuelo de la aeronave sin peligro.

6) Cualquier otra información considerada necesaria por la D.G.A.C. para la expedición de las reglas limitadas de operación.

e) La D.G.A.C. podrá hacer, o requerirá al aplicante hacer, las apropiadas inspecciones y pruebas necesarias para seguridad de vuelo.

3.25 AUTORIZACIONES EXPEDIDAS PARA AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS

a) Aeronaves civiles extranjeras podrán ser operadas sin el Certificado de Aeronavegabilidad requerido bajo la Sección 3.25 de esta Parte una autorización de vuelo especial para esa operación es expedida bajo esta Sección. La solicitud para la autorización de vuelo será expedida por la D.G.A.C.

b) La D.G.A.C. podrá expedir una autorización o permiso de vuelo especial para aeronaves civiles extranjeras, sujeta a todas las limitaciones que, la D.G.A.C. considere necesarias para la operación aérea sin peligro en este país.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil sin una autorización de vuelo especial sin que también esa operación cumpla con las regulaciones de aviación civil y cualquier ley aplicable de este país.

3.26 AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES CIVILES

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave sin que esté en condiciones aeronavegables.

El piloto en comando de una aeronave civil es responsable en determinar si la aeronave está en condición aeronavegable.

El piloto en comando podrá descontinuar el vuelo cuando las condiciones mecánicas o estructurales ocurran y declarar la aeronave no aeronavegable.

3.27 INSTRUMENTOS INOPERATIVOS Y EQUIPOS PARA AERONAVES MULTIMOTOR

a) Ninguna persona podrá despegar en una aeronave multimotor civil con equipos o instrumentos inoperativos sin que las siguientes condiciones se hayan cumplido:

1) La aprobación de la lista de equipos mínimos (MEL) existente para la aeronave.

2) La aeronave posee la carta de autorización expedida por la D.G.A.C. autorizando la operación de la aeronave bajo la lista de equipos mínimos (la carta de autorización constituye el certificado suplemental de certificado de la aeronave).

3) La aprobada lista de equipos mínimos:

i) Está preparado de acuerdo con las limitaciones especificadas en el Párrafo b) de esta Sección.

ii) Provisto para la operación de la aeronave con los instrumentos y equipos en condiciones inoperativas.

4) Los registros de la aeronave que estén disponibles para el piloto y tengan que indicar y describir los instrumentos y equipos inoperativos.

5) La aeronave será operada de acuerdo a todas las limitaciones y condiciones aplicables contenidas en la lista de equipos mínimos y la carta que autoriza el uso de la lista.

b) La siguiente lista de instrumentos y equipos no podrá ser incluída en la lista mínima de equipos:

1) Instrumentos y equipos que son específicamente de una forma u otra requeridos por aeronavegabilidad para cumplir con los requisitos del tipo de certificado y que son esenciales para operaciones sin peligro bajo todas las condiciones de operación.

2) Instrumentos y equipos requeridos por una directiva de aeronavegabilidad (AD NOTE) que estén en condiciones operativas a menos que la directiva de aeronavegabilidad apruebe lo contrario.

3) Instrumentos y equipos requeridos para especificar operaciones por esta Parte.

c) La persona autorizada al uso de la aprobada lista mínima de equipos expedidos bajo la Parte VI de estas regulaciones para una específica aeronave podrá usar esa lista mínima de equipos en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo esta Parte.

d) Sin anular cualquier otra provisión de esta Sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos podrá operar bajo permiso especial de vuelo expedido de acuerdo con la Sección 3.24 de esta Parte.

3.28 MANUAL DE VUELO DE AERONAVES CIVILES, ANUNCIOS Y REQUISITOS DE ANUNCIOS

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones operativas especificadas en el manual de vuelo aprobado (aeronave o helicóptero) sus anuncios, (advertencias) y marcas o como de una forma u otra sea exigido por la autoridad de certificación del país de registro.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país sin antes cumplir con lo siguiente:

1) Si es requerido para el tipo de certificación de una aeronave o helicóptero, un manual de vuelo tendrá que estar accesible en la aeronave el manual de vuelo aprobado al corriente o el manual previsto por el Párrafo 6.53 b) de la Parte VI de estas regulaciones; y

2) para aeronaves o helicópteros que no exijan el manual de vuelo para el tipo de certificación a menos que sea accesible en la aeronave un aprobado; al corriente un manual de vuelo, material de manuales aprobados, marcas y anuncios o cualquier combinación de ellos.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en este país sin que la aeronave esté identificada de acuerdo con las identificaciones civiles de aeronaves y los requisitos de marca como está previsto en la Parte V de estas regulaciones.

3.29 OXIGENO SUPLEMENTARIO

a) Generalidades. Ninguna persona podrá operar una aeronave registrada en este país sin antes cumplir con lo siguiente:

1) Con una altitud de cabina de más de 12,500 pies (MSL) hasta, e incluyendo 14,000 pies (MSL), sin que el requerido número de tripulación esté provisto con y use oxigeno suplementario por una parte del vuelo a esas altitudes que sean de más de 30 minutos de duración;

2) A presiones de altitud de cabina arriba de 14,000 pies (MSL) a menos que el mínimo número de tripulantes tenga y use oxígeno suplementario durante el vuelo completo a esas altitudes; y

3) A presiones de altitud de cabina arriba de 15,000 pies (MSL), a menos que todos los ocupantes de la aeronave estén provistos con oxígeno suplementario.

b) Aeronaves con cabinas presurizadas. Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país con cabina presurizada en las siguientes circunstancias:

i) En vuelos de altitud arriba de vuelos nivel 250 a menos que haya 10 minutos de oxígeno más que el oxígeno que establece el Párrafo a) de esta Sección sea accesible para cada ocupante de la aeronave para uso en caso de un necesitado descenso o pérdida de presurización; y

ii) En vuelos a altitud arriba de altitud nivel 350, a menos que un piloto con los controles de la aeronave esté usando una máscara para oxigeno que esté segura y sellada, que supla oxígeno cuando la presión en la cabina sea de 14,000 pies (MSL), excepto que un piloto no tendrá que usar máscara de oxígeno durante un vuelo a nivel 410 si hay 2 pilotos a los controles, y que cada uno tenga máscara de oxígeno con montura rápida, que se pueda poner propiamente asegurada y suplendo oxígeno con una mano en menos de 5 segundos.

2- Sin faltar a los Párrafos b) i) y ii) de esta Sección, si por cualquier razón un piloto de la aeronave tiene que dejar su estación mientras la aeronave se encuentre en vuelo operando arriba del nivel 350, el piloto que queda tendrá que ponerse y usar la máscara de oxígeno hasta que el otro piloto regrese a su posición.

3.30 REQUISITOS PARA INSTRUMENTOS Y EQUIPOS

Aeronaves impulsadas con certificados tipo normales de aeronavegabilidad expedido por la D.G.A.C.

a) Generalidades. Excepto como está previsto en el Párrafo c) 3) y e) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave civil propulsada con un Certificado de Aeronavegabilidad, certificado clase normal en cualquier operación descrita en los Párrafos b) hasta f) de esa Sección sin que esa aeronave contenga los instrumentos y equipos especificados en ese párrafo (o CAA aprobados equivalentes) para ese tipo de operación y esos instrumentos y puntos de equipos estén en condición operativa.

a) Vuelos bajo las reglas visuales (VFR) durante el día. Para vuelos visuales durante el día, los siguientes equipos e instrumentos serán requeridos:

1) Indicador de velocidad.

2) Altímetro.

3) Indicador de dirección magnético.

4) Tacómetro por cada motor.

5) Un indicador de temperatura de aceite del motor por cada motor que use lubricación a presión.

6) Indicador de temperatura por cada motor que sea enfriado por líquidos.

7) Indicador de temperatura de aceite por cada motor enfriado 115.

8) Indicador de presión del múltiple (maniford) por cada motor para altitud.

9) Indicador de combustible por cada tanque de combustible.

10) Indicador de posición de tren de aterrizaje, si la aeronave tiene un tren de aterrizaje retractable.

11) Cinturones aprobados para todos los ocupantes que han cumplido dos años de edad. Cada cinturón de seguridad tendrá que ser equipado con un enganche de metal a metal. La habilidad de retención de cada cinturón de seguridad no podrá ser menor que la correspondiente a la última tensión especificada en el Certificado de Aeronavegabilidad actualizado, considerando las dimensiones y características del cinturón de seguridad y su instalación para el asiento especificado. Los cinturones de seguridad serán reemplazados de acuerdo a los requerimientos de la D.G.A.C.

12) Si la aeronave es operada sobre agua y más lejos de la distancia de planeo sin motor a la costa, equipos de flotación que sean de fácil acceso tendrán que ser accesibles a cada persona abordo, y por lo menos un equipo pirotécnico.

13) Para aeronaves civiles pequeñas fabricadas después de julio 18, 1978, un cinturón de protección para hombros por cada asiento delantero.

El cinturón de hombros tendrá que ser diseñado para proteger el ocupante de serios daños a la cabeza cuando el ocupante sufra las últimas fuerzas de inercia especificadas en el diseño del Certificado de Aeronavegabilidad. Cada cinturón de hombros que sea instalado en los asientos de los miembros de tripulación de vuelo tendrá que permitir que el miembro de tripulación pueda desempeñar sus funciones con el cinturón puesto. Para el propósito de este párrafo:

i) La fecha de la fabricación de la aeronave es la fecha de la inspección de aceptación que refleje: la aeronave está completa y cumple con los requisitos aplicables del tipo de certificado; y,

ii) un asiento delantero es un asiento en el cual está la estación del miembro de tripulación de vuelo o cualquier asiento que esté a lo largo de ese asiento.

14.- Para categoría normal, utilidad y acrobática, aeronaves con una configuración de asientos, excluyendo el de los pilotos, de nueve o menor de nueve, fabricado después de diciembre 12, 1986, un cinturón de hombros por cada asiento delantero y cada asiento adicional que llenen los requisitos descritos por la D.G.A.C.

c) Vuelos bajo las reglas visuales durante la noche. Para vuelos visuales en la noche los siguientes instrumentos y equipos serán requeridos:

1) Instrumentos y equipos especificados en el Párrafo b) de esta Sección.

2) Luces de posición aprobadas.

3) Una luz de anticolisión roja y una luz verde, serán requeridas a todas las aeronaves de registro de este país. En el caso de fallo de estas luces en vuelo la aeronave podrá continuar hasta el punto donde se hagan las reparaciones pertinentes para cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad.

4) Si la operación de la aeronave es para beneficios económicos tendrá que tener una luz eléctrica para aterrizaje.

5) Una fuente eléctrica adecuada para todos los sistemas de radios y equipos de navegación.

6) Un juego de fusibles de repuesto, o tres fusibles de repuesto para cada tipo de fusible requerido.

d) Vuelos por instrumentos: Para operar aeronaves por instrumentos, los equipos e instrumentos siguientes serán requeridos:

1) Instrumentos y equipos especificados en el Párrafo c) de esta Sección y para vuelos nocturnos, instrumentos y equipos especificados en el mismo párrafo mencionado.

2) Sistema de radiocomunicación de dos vías y equipo navegacional apropiado a los equipos terrestres donde operan.

3) Indicador de giro y banqueo, excepto para las siguientes aeronaves:

i) Aeronaves grandes con un tercer medio para indicar altitud usable en altitudes completas de 360 grados de subida/bajada e izquierda/derecha (pitch and roll) y estén instalados de acuerdo con el Párrafo 6.112 j) de la Parte VI de estas regulaciones.

ii) Helicópteros (certificados bajo categoría de transporte) con un tercer medio para indicar altitud usable en altitudes completas de más o menos 80 grados de subida a bajada y más o menos 120 grados de giro de izquierda a derecha y estén instalados en acuerdo con el tipo de diseño.

4) Indicador de giros coordinados (Slid-Skid).

5) Altímetro sensitivo ajustable a presiones barométricas.

6) Un reloj que de las horas, minutos y segundos con los segundos dados por aguja independiente o que sea representado digitalmente.

7) Generador de adecuada capacidad.

8) Giroscopio de vuelta e inclinación (horizonte artificial).

9) Dirección giroscópica indicada (giro direccional o equivalente).

e) Vuelos en espacios aéreos que requieran equipo de medición de distancia. Para espacios aéreos en este país que requieran equipos de medicion de distancia (DME) como está descrito en la Publicación Información Aeronáutica (AIP), ninguna persona podrá operar una aeronave registrada en este país sin que tenga la aeronave equipada con un equipo medidor de distancia (DME) aprobado. Cuando el requerido medidor de distancia falle el piloto en mando de la aeronave tendrá que notificar al controlador de tráfico aéreo inmediatamente, y después continuar su operación en la zona aérea hacia el siguiente aeropuerto del intentado aterrizaje donde la reparación o cambio del equipo se puedan ejecutar.

f) Operaciones categoría II. Para operaciones tipo categoría II los instrumentos y equipos especificados en el Párrafo d) de esta Sección y apéndice a) de esta Parte serán requeridos. Este párrafo no se aplica a operaciones conducidas por el usuario que tenga un certificado expedido bajo la Parte VI de estas regulaciones.

3.31 CATEGORIA II MANUAL

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país sin que:

1) Tenga en la aeronve un manual de operaciones aprobado para categoría II concurrente para esa aeronave;

2) la operación es conducida de acuerdo a las especificaciones, instrucciones y limitaciones en ese manual; y

3) los instrumentos y equipos nombrados y requeridos en el manual para operaciones particulares de categoría II han sido mantenidos e inspeccionados de acuerdo con el programa de mantenimiento descrito en el manual.

b) Todo operador tendrá que mantener una copia (que esté al día) de su manual de operación aprobado en su base principal y que sea disponible para las autoridades cuando lo exijan.

c) Esta Sección anterior no se aplicará a los propietarios de certificados expedidos bajo la Parte VI de estas regulaciones.

3.32 GRABADOR DE VUELO Y GRABADOR DE VOZ EN LA CABINA DE TRIPULACION

Ningún usuario que tenga un certificado de operador o transporte aéreo podrá conducir cualquier operación bajo esta parte con una aeronave que esté en su lista de aeronaves usadas para trànsporte aéreo sin que esa aeronave cumpla con todos los requisitos aplicables con respecto a grabadoras de vuelo y voz que apliquen en esta Parte, excepto que ellos podrán:

a) Volar una aeronave con grabadora de vuelo o de voz inoperativa desde un lugar donde las reparaciones o cambios no se puedan hacer hacia otro lugar donde se pueda;

b) continuar el vuelo si las grabadoras de vuelo o de voz mal funcionan en vuelo o después de despegue;

c) conducir un vuelo de prueba en el cual los equipos de grabación de voz o de vuelo se apaguen para probar otros instrumentos y/o equipos; o

d) Volar una aeronave nueva acabada de comprar y llevarla desde el lugar de adquisición a un lugar donde se instale su equipo de grabación de voz y vuelo.

3.33 CORRESPONDENCIA DE DATOS ENTRE PRESION ALTIMETRICA (PRESURE ALTITUDE) AUTOMATICAMENTE REPORTADA Y LA REFERENCIA DE ALTITUD DEL PILOTO

Ninguna persona podrá operar cualquier equipo de reporte de presión altímetra asociada con un transponder (respondedor) tipo radar/localizador sin antes cumplir con lo siguiente:

a) Cuando la desactivación del equipo sea dirigida para el controlador de tráfico aéreo (ATC).

b) A menos que funcione como fue instalado, ese equipo/sistema fue probado y calibrado para transmitir datos de altitudes correspondientes que estén dentro de 125 pies (en base al 95% de probabilidad) de la indicada o del altímetro calibrado que se use para mantener altitud de vuelo, con ese altímetro tomando de referencia 29.92 pulgadas de mercurio para altitudes desde el nivel del mar hasta la altura máxima (techo) de la aeronave; o

c) a menos que los altímetros y equipo digitado en el sistema llenen todos los requisitos exigidos por la D.G.A.C.

3.34 AERONAVES CIVILES EN LA CATEGORIA TRANSPORTE. LIMITACIONES DE PESO

a) Ninguna persona podrá despegar cualquier aeronave de categoría transporte (que no sea una aeronave propulsada por turbinas certificada después de septiembre 30, 1958) a menos que:

1) El peso a despegue no exceda el peso máximo de despegue para la altitud del aeropuerto de despegue.

2) La altitud en el aeropuerto de despegue esté dentro de los límites de altitud para el peso máximo de despegue que hayan sido determinados.

3) El consumo normal de combustible y aceite en vuelo al destinado aeropuerto dejará la aeronave con el peso que no excederá el peso máximo de aterrizaje ajustado por el cómputo basado en la altitud del aeropuerto de destino.

4) La altitud de los aeropuertos del intentado aterrizaje de los aeropuertos alternos estén dentro de los límites de peso máximo de acuerdo a la altitud correspondiente a cada aeropuerto de destino.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave de categoría transporte que no sea una aeronave propulsada por turbinas certificada después de septiembre 30 de 1958 contrario al manual de vuelo de la aeronave, ni podrá despegar esa aeronave sin que:

1) El peso máximo de despegue no exceda el peso especificado en el manual de vuelo de la aeronave para la elevación y la temperatura ambiental de ese aeropuerto al tiempo de despegue;

2) el consumo de combustible y aceite normal en vuelo dejará la aeronave al llegar al intentado aeropuerto con un peso no en exceso al peso especificado en el manual de vuelo de la aeronave para la elevación y temperatura ambiental pronosticada al tiempo de aterrizaje en los aeropuertos envueltos en el plan de vuelo;

3) el peso al despegue no exceda al peso presentado en el manual de vuelo de la aeronave que corresponda con las distancias mínimas requeridas al tiempo de despegue considerando la elevación, la pista que vaya a usarse, la temperatura ambiental y compuesto de viento; y

4) donde la distancia de despegue incluya zona libre (clearway), la distancia de la zona libre (clearway) no es más grande que la mitad de:

i) La carrera de despegue, en caso de aeronaves certificadas después de septiembre 30 de 1958 y antes de agosto 30 de 1959.

ii) El largo de la pista de despegue en caso de aeronaves certificadas después de agosto 29 de 1959.

c) Ninguna persona podrá despegar en una aeronave propulsada por motor de turbina categoría transporte certificada después de agosto 29 de 1959 sin que, además de los requisitos establecidos en el Párrafo b) de esta Sección.

1) La distancia desde aceleración a despegue no es mayor que la longitud de la pista, más la longitud de la zona de parada (si hay).

2) La distancia de despegue no es más grande que la longitud de la pista, más la longitud de la zona de parada (si hay).

3) La carrera de despegue no deberá ser más larga que la longitud de la pista.

3.35 REGLAS ESPECIALES PARA AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS

a) Generalidades. En adición de otras regulaciones aplicables de esta parte, toda persona que opere una aeronave civil extranjera en este país deberá cumplir tambien con esta Sección.

b) Vuelos visuales (VFR). Ninguna persona podrá conducir operaciones de vuelos visuales (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 conducir una comunicación de dos vías en el idioma español y esté a cargo de esa posición.

c) Vuelos por instrumentos (IFR). Ninguna persona podrá operar una aeronave civil bajo las reglas de vuelo por instrumentos sin que:

1) Esa aeronave esté equipada con:

i) Equipo de radio que pueda tener comunicación de dos vías con el controlador del tráfico aéreo (ACT) cuando se encuentre en zonas aéreas controladas.

ii) Equipo de radionavegación apropiado a los equipos de radio navegación de las áreas donde operen.

2) Cada persona operando una aeronave:

i) Tendrá un certificado que sea autorizado por la DGAC de este país o sea autorizado por un certificado corriente de su nación a pilotear en vuelos por instrumentos (IFR); y

ii) Conozca completamente la nación, rutas, esperas (holding) y procedimientos de aterrizajes.

3) Por lo menos un miembro de tripulación sea capaz de conducir una conversación de dos vias radiotele-fónicas en el lenguaje español y que ese miembro de tripulación esté en esa posición cuando la aeronave esté llegando dentro o saliendo de este país.

d) Acercándose a este país con intento de entrar en nuestro espacio aéreo. Cada persona que esté operando una aeronave extranjera civil que esté acercándose a este país con el intento de entrar en nuestro espacio aéreo, tendrá que dar notificación como está descrito y ordenado en el AIP (Airman Informer Publication) o suplir un plan de vuelo de acuerdo a los procedimientos suplementarios a la OACI de la región en cuenta.

e) Vuelos en espacios aéreos que requieran equipo de medir distancia. Para espacios aéreos controlados que se necesite equipo de medir distancia como está exigido por la ATC y descrito en el AIP, ninguna persona podrá operar una aeronave civil extranjera en espacios aéreos controlados sin que esta aeronave esté equipada con (DME) equipo medida de distancia, capaz de recibir e indicar información de distancias desde estaciones VORTAC, que vaya a usar. Cuando el equipo DME falle deberá inmediatamente informar al ATC de la zona aérea en donde se encuentre y tal vez podrá continuar el vuelo en esa zona aérea hacia el próximo aeropuerto donde los cambios y reparaciones necesarios se puedan hacer. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las aeronaves civiles extranjeras que no estén equipadas con DME cuando sean operadas por las siguientes razones si los ATC son informados antes del despegue:

1) Vuelos desde y hacia un lugar en este país donde las reparaciones o alteraciones podrán hacerse.

2) Vuelos especiales a un nuevo país de registro (Ferry Flight).

3.36 **AUTORIZACION DE VUELOS ESPECIALES. UN MOTOR INOPERATIVO (FERRY FLIGHT)**

a) Generalidades. El propietario de un certificado de operación expedido bajo la Parte VI de estas regulaciones, podrá conducir vuelos especiales de una aeronave de cuatro motores o de una aeronave de propulsión de motores de turbina con tres motores, con un motor inoperativo solamente con el objetivo de reparar/cambiar el motor dañado si cumple con lo siguiente:

1) El modelo de la aeronave fue volado en prueba y se busca continuación de vuelo de acuerdo con el Párrafo b) de esta Sección.

2) El manual de vuelo contiene los siguientes requerimientos y el vuelo es conducido de acuerdo con estos datos:

I) Peso máximo.
II) Los límites del centro de gravedad.
III) Se aplica la configuración de hélices inoperativas.
IV) Distancia de la pista de despegue (incluyendo los factores de temperatura).
V) Alcance de altitud.
VI) Limitaciones del certificado.
VII) Alcance de los límites operacionales.
VIII) Información sobre las características de vuelo.
IX) Procedimientos operacionales.

3) El manual del operador contiene los procedimientos de operación de la aeronave sin peligro que incluya los requisitos especificados como:

i) La limitación del peso operacional en cualquier vuelo especial, tiene lo mínimo necesario con la reserva de combustible.

ii) Limitación al cual los despegues tienen que hacerse de pistas secas, a menos que en bases de técnicas de despegues de pistas mojadas con un motor inoperativo hayan sido aprobadas como despegues controlados para la aeronave especificada, (esta información está incluida en el manual de vuelo de la aeronave).

iii) Operaciones desde aeropuertos donde las pistas pueden requerir un despegue o aterrizaje sobre áreas pobladas.

iv) Procedimiento de inspección para determinar las condiciones operativas de los motores operativos.

4) Ninguna persona podrá despegar en una aeronave bajo esta Sección si:

i) El ascenso inicial es sobre áreas de densa población; o

ii) las condiciones metereológicas al despegue del aeropuerto son menores que las requeridas para vuelos visuales (VFR).

5) Otras personas más que los requeridos miembros de tripulación de vuelo no deberán estar abordo durante ese vuelo.

6) Ninguna persona podrá usar un miembro de tripulación de vuelo bajo esta Sección a menos que ese miembro de tripulación esté completamente familiarizado con los procedimientos operativos para un vuelo especial con un motor inoperativo que se encuentre definido en el manual del certificado operacional del propietario y las limitaciones y conformidades que se encuentren en el manual de vuelo de la aeronave.

b) Vuelos de pruebas: Aeronaves propulsadas con motores de turbina. Las particularidades de una aeronave propulsada con motores de turbina con un motor inoperativo tendrán que ser determinadas de acuerdo a lo siguiente, tres vuelos de pruebas que incluyan por lo menos tres pruebas de despegue:

1) Velocidad de despegue Vr y V2, no sean menor que las velocidades correspondientes por las cuales la aeronave fue certificada, tienen que ser elegidas donde la aeronave pueda ser satisfactoriamente controlada con un motor inoperativo en la

configuración deseada por el operador (si es aplicable) y con todos los otros motores no operando a más fuerzas que la seleccionada para el tipo de certificación.

2) La longitud mínima de la pista de despegue tiene que ser la distancia horizontal requerida para acelerar y ascender 35 pies de elevación alcanzando velocidad V2 (incluyendo cualquier incremento adicional de velocidad obtenida en las pruebas), multiplicada por 115%, y determinado con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) el motor crítico inoperativo está en la configuración deseada por el operador (si es aplicable); y

iii) los demás motores están operando a no más potencia que la seleccionada para el tipo de certificación.

3) Los procedimientos de despegues, vuelos y aterrizajes, como los ajustes de ascenso, método de aplicación de fuerza, potencia máxima y velocidad tienen que ser establecidos. La aeronave tiene que satisfactoriamente ser totalmente controlable durante la carrera de despegue cuando se opere bajo estas condiciones.

4) Las computaciones tiene que ser determinadas con el peso máximo que no sea mayor que el peso determinado en su tipo de certificado, pero con:

i) El valor del ángulo de ascenso en el ascenso final del despegue requerido no será menor que el 1.2% al final de la trayectoria del despegue con los motores inoperativos; y

ii) la velocidad de ascenso no será menor que la velocidad ajustada (trimmed) con dos motores inoperativos y la trayectoria actual de ascenso al final de despegue exigido por la subdivisión i) de este subpárrafo.

5) La aeronave tendrá que ser controlada satisfactoriamente en ascenso con dos motores críticos inoperativos. Las computaciones de ascenso podrán ser mostradas por calculaciones basadas en y de igual exactitud a los resultados de las pruebas.

6) Las computaciones tendrán que ser determinadas usando los factores de temperaturas para la distancia necesaria para el despegue y ascenso final, teniendo que ser computado en el registro de acuerdo con el tipo de certificado.

Para el propósito de los subpárrafos 4) y 5), dos motores críticos significan dos motores adyacentes en un lado de la aeronave cuatrimotor, y el motor del centro y el izquierdo o el motor derecho y el del centro de una aeronave de tres motores.

3.37 SALIDAS DE EMERGENCIAS PARA AERONAVES QUE TRANSPORTAN PERSONAS POR PAGA

a) No se permitirá bajo ninguna condiciones que una aeronave pueda transportar mas pasajeros o personas de lo que el certificado de tipo indica. De lo contrario será multado por la D.G.A.C. de acuerdo a lo estipulado por la ley vigente.

La aeronave del tipo de certificado que esté en la siguiente lista podrá operar con y hasta el número fijado en la lista (incluyendo los miembros de tripulación) y el correspondiente número de salidas (incluyendo puertas y salidas de emergencias) aprobadas para uso de salida de emergencia de pasajeros o con una configuración salida/ocupante aprobada en los Párrafos b) ó c) de esta Sección.

b) Ocupantes en adición a los que están autorizados bajo el Párrafo a) de esta Sección podrán ser transportados como sigue:

1) Por cada salida a nivel del piso adicional que sea por lo menos 24 pulgadas de ancho y 48 pulgadas de largo, con vía de acceso sin obstrucciones de 20 pulgadas de ancho entre el corredor/pasillo de la cabina de los pasajeros y la salida: doce ocupantes.

2) Por cada salida tipo ventana localizada sobre las alas y que cumpla con los requisitos de las normas de aeronavegabilidad bajo la certificación que la aeronave fue certificada y que sea suficientemente grande para formar un elíptico de 19 por 26 pulgadas: ocho ocupantes adicionales.

3) Por cada salida tipo ventana que no esté localizada sobre las alas pero que cumple con lo dispuesto en el Subpárrafo 2) de este párrafo: cinco ocupantes adicionales.

4) Para cada aeronave que tenga una proporción (calculada a base de la tabla establecida en el Párrafo a) de esta Sección del número máximo de ocupantes al número de salidas mayor de 14:1, y para aeronaves que no tengan por lo menos una puerta de tamaño completo (full-size) al final de la cabina, la primera salida adicional tendrá que ser una salida a nivel del piso que cumpla con el Subpárrafo 1) de este párrafo, que esté localizada en el lado opuesto de la entrada principal de la aeronave.

Sin embargo, ninguna persona podrá operar una aeronave bajo las disposiciones establecidas en esta sección que transporte más de 115 ocupantes sin que haya dicha salida en cada lado del fuselaje en la parte trasera de la cabina.

c) Ninguna persona podrá eliminar ninguna salida aprobada a menos que esté de acuerdo con lo siguiente:

1) El número máximo de ocupantes aprobado será reducido por el mismo número máximo de ocupantes autorizados para esa salida como está definido en esta Sección.

2) Las salidas deberán ser eliminadas de acuerdo al siguiente programa de prioridad: Primero, las salidas tipo ventanas que no estén sobre las alas; segundo, salidas tipo ventana sobre alas; tercero, salidas a nivel de piso que estén al final de la cabina.

3) Por lo menos una salida en cada lado del fuselaje tendrá que quedar sin importar el número de ocupantes.

4) Ninguna persona podrá eliminar cualquier salida que podría resultar en una proporción del número máximo de ocupantes al aprobado número de salidas que sea mayor de 14:1.

d) Esta Sección no excusa o permite a ninguna persona que esté operando bajo la parte VI de estas regulaciones de no cumplir con la Sección 6.109 de esa Parte.

3.38 SISTEMA AURAL DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD (AIRSPEED WARNING)

Ninguna persona podrá operar ninguna aeronave de categoría tipo transporte en comercio aéreo sin que la (s) aeronave (s) estén equipadas con un sistema aural de advertencia aural de velocidad que cumpla con los requisitos técnicos exigidos por la D.G.A.C.

3.39 SISTEMA DE ADVERTENCIA DE ALTITUD

Aeronaves civiles propulsadas por turbinas.

a) Excepto a como está exigido en el Párrafo d) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país propulsada por turbina (s) sin que esa aeronave esté equipada con un sistema aprobado o equipo de advertencia de altitud que esté en condiciones operativas y cumpla con las condiciones del Párrafo b) de esta Sección.

b) Todo sistema o equipo requerido por en el Párrafo a) de esta Sección tendrá que hacer lo siguiente:

1) Alertar el piloto de la siguiente manera:

i) Al momento que alcance la altitud preseleccionada en ascenso o descenso, con suficiente tiempo para nivelar el vuelo en ascenso o descenso el nivel de vuelo preseleccionado con ambas secuencias aural y visual.

ii) Al momento que alcance la altitud preseleccionada descendiendo o ascendiendo, con secuencia, con suficiente tiempo para establecer nivel de vuelo, advertencia visual, y cuando se desvíe de su preseleccionada altitud, por una advertencia aural.

2) Proveer para la aeronave en que se instalen las señales necesarias desde el nivel del mar hasta la altura que la aeronave haya sido aprobada a ascender.

3) Preseleccionar altitudes en incrementos que sean conmensurables con las altitudes operacionales de la aeronave.

4) Que pueda ser probado sin ningún equipo especial de pruebas para probar su integridad.

5) Acepte los necesarios cambios de presión barométrica si el sistema o equipo opera a base de presión barométrica.

c) Sin embargo, para operaciones por debajo de 3,000 pies AGL el sistema o equipo para cumplir con las disposiciones de este párrafo solamente necesita proveer una señal, puede ser visual o aural. Un radio altímetro podrá ser incluído para proveer la señal si el operador tiene un procedimiento para determinar el DH o MDA cuando sea apropiado.

c) Cada operador al cual esta Sección le aplique tendrá que establecer o asignar procedimientos para el uso de alerta de altitud durante cada vuelo. Los miembros de la cabina de mando tendrán que cumplir con esos procedimientos asignados a ellos.

d) El Párrafo a) de esta Sección no se aplicará a ninguna operación o aeronave que tenga un certificado experimental por las siguientes razones:

1) Volando una aeronave de fábrica desde el lugar de adquisición al lugar de estación donde se le instalará el sistema o equipo de advertencia de altitud;

2) continuar el vuelo como originalmente se haya planeado si el equipo o sistema de advertencia de altitud se ha dañado después que la aeronave haya despegado. De todas maneras, la aeronave no podrá salir de nuevo si las reparaciones no pueden hacerse donde aterrizó;

3) volar una aeronave con el sistema o equipo de actitud inoperativo de una estación a otra para poder reparar o reemplazar el equipo;

4) conducir un vuelo de prueba para comprobar su aeronavegabilidad;

5) volar una aeronave fuera de este país con el propósito de registrarla en un país extranjero;

6) Conducir una demostración operacional de la aeronave.

3.40 TRANSMISORES DE LOCALIZADORES DE EMERGENCIA

a) Con excepción a lo que está previsto en los Párrafos e) y f) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en este país a menos que cumpla los requisitos aplicados en los Párrafos b), c) y d) de esta Sección.

b) Para cumplir con lo dispuesto en el Párrafo a) de esta Sección, toda aeronave civil registrada en este país tendrá que ser equipada como sigue:

1) Para operaciones gobernadas por las reglas de operador comercial en el párrafo anterior de esta parte tendrá que tener un transmisor localizador de emergencia automático que esté en condiciones operativas y que cumpla con las especificaciones técnicas exigidas por la D.G.A.C.

2) Para vuelos "charters" están gobernados por transportadores línea bandera de las reglas de la Parte VI de estas regulaciones, tendrá que tener un trasmisor localizador de emergencia automático que esté en condiciones operativas y que cumpla con las especificaciones técnicas exigidas por la D.G.A.C.

3) Para otras operaciones que son especificadas en los subpárrafos 1) y 2) de este párrafo, tendrán las aeronaves que tener instalado un transmisor localizador de emergencia tipo personal que esté en condiciones operativas y que cumpla con las especificaciones técnicas exigidas por la D.G.A.C.

c) Cada transmisor localizador de emergencia requerido en los Párrafos a) y b) de esta Sección, tendrá que ser montado en las aeronaves de tal manera que en caso de incidente e impactos fuertes, las probabilidades de daño al transmisor sean mínimas. Transmisores

del tipo manual y transmisión automática, serán instalados en la parte más trasera de la aeronave.

d) Las baterías usadas en transmisores localizadores de emergencia requeridos en los Párrafos a) y b) de esta Sección, tendrán que ser reemplazadas o recargadas (si las baterías son recargables):

1) Cuando la transmisión haya sido por un cúmulo por más de una hora.

2) Cuando el 50% de vida (para baterías recargables 50% de su vida recargable), como esté establecido por el fabricante que haya hecho sus referencias a informaciones técnicas exigidas por la D.G.A.C.

La nueva fecha de expiración de las baterías nuevas (o recargadas) tendrá que ser bien marcada y que sea legible donde esté el mes y el año de expiración. También tendrá que entrar en la bitácora de mantenimiento de la aeronave dicho cambio de baterías con la nueva fecha de expiración.

El subpárrafo d) 2) de este párrafo no se aplicará a baterías con la nueva fecha de expiración por agua que son baterías que no son afectadas por períodos de almacenamiento.

e) Sin abolir lo dispuesto en los Párrafos a) y b) de esta Sección, cualquier persona podrá:

1- Volar con permiso especial una aeronave nueva desde el lugar donde hizo posición de ella hasta el lugar donde el transmisor localizador de emergencia será instalado; y

2- volar con permiso especial una aeronave con el transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde los cambios y arreglos no se puedan hacer hacia un lugar donde los cambios y arreglos se pueden hacer.

f) Los Párrafos a) y b) de esta Sección no se aplicarán a lo siguiente:

1) Aeronaves propulsadas por turbinas.

2) Aeronaves que estén efectuando vuelos propagados por líneas aéreas.

3) Aeronaves que estén efectuando vuelos de entrenamiento en un área de 50 millas del aeropuerto donde su operación empezó.

4) Aeronaves que su uso esté limitado a demostración de vuelo, competencia, entrenamiento de personal o pruebas al mercado.

5) Aeronaves que estén equipadas para una sola persona.

6) Aeronaves que durante cualquier período se les haya removido el transmisor para efectuar la inspección, modificación o reemplazo que esté sujeto a lo siguiente:

I) Ninguna persona podrá operar la aeronave a menos que los registros contengan una entrada en la cual incluya la fecha inicial de ser removida la marca, modelo y número de serie y el porqué se removió el transmisor, y un aviso localizado a la vista del piloto que diga "ELT NO INSTALADO".

II) Ninguna aeronave podrá ser operada más de 90 días después de la vez inicial que se removió el ELT de la aeronave.

3.41 REQUISITOS EN LA CLAUSULA DE FIDELIDAD DE ARRENDAMIENTO EN CONTRATOS CONDICIONADOS DE VENTA

a) Excepto a lo previsto en el Párrafo b) de esta Sección, las personas arrendadoras o vendedoras de una aeronave civil grande registrada en este país tendrá que ejecutar un arrendamiento o alquiler por escrito que incluya dentro del mismo la cláusula de fidelidad escrito en letras grandes que precede inmediatamente a la firma de las personas contractuales y que contenga lo siguiente con respecto a la aeronave:

1) Identificación de las regulaciones de aeronaves civiles bajo las cuales la aeronave se haya mantenido e inspeccionado durante los doce meses que precedan a la ejecución de dicha venta condicional y/o arrendamiento; y la certificación por los vendedores y/o arrendatarios certificando en qué condición referente a los registros de las inspecciones aplicables y mantenimientos requeridos

para mantener su aeronavegabilidad y por requisitos de esta parte para la operación que vaya a ser conducida bajo el alquiler o el contrato condicional de alquiler.

2) El nombre y dirección (deletreado o escrito a máquina) de la persona que será responsable del control operacional de la aeronave bajo el control de alquiler o el control de alquiler condicional, y la certificación cada persona que entiende su responsabilidad con los registros de las regulaciones de aviación civil.

3) Un informe que explique la responsabilidad del control operacional y la identificación de las regulaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aplique a las operaciones de vuelo y mantenimiento de la aeronave(s) que se encuentra(n) en el contrato de arrendamiento, contrato de alquiler o contrato de alquiler condicional.

b) Los requisitos del Párrafo a) de esta Sección no se aplicarán a lo siguiente:

1) A un contrato de alquiler condicional o arrendamiento cuando la aeronave de ese registro extranjero está bajo certificación de la Parte correspondiente de estas regulaciones; o

2) a un contrato de alquiler condicional, en que la aeronave en cuestión nunca haya sido registrada en ninguna parte precedente a la ejecución del contrato condicional de alquiler, excepto bajo el registro de la aeronave por vendedor/agente de aeronave que fuera expedido de acuerdo a los requisitos de registro de aeronaves requerido por la D.G.A.C.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil grande registrada en este país que esté sujeta a arrendamiento o contrato de alquiler condicional si el Párrafo a) de esta Sección, aplica, a menos que:

1) El arrendador, el comprador condicional, o el registrador no es ciudadano de este país, haya enviado dentro de 24 horas de su ejecución o personalmente llevado a la D.G.A.C. una copia de arrendamiento o contrato que cumpla con lo establecido en el Párrafo a) de esta Sección.

2) Una copia del arrendamiento o contrato que cumpla con los requisitos establecidos en el Párrafo a) de esta Sección, tendrá que estar abordo de la aeronave en todo momento. La copia del contrato de arrendamiento deberá ser disponible para revisión al exigirse por la D.G.A.C.

3) El arrendador o el comprador condicional o dueño registrado no es ciudadano de este país, haya notificado por teléfono o en persona a la D.G.A.C. a menos que de otras formas sea utilizado por la D.G.A.C. Las notificaciones tendrán que hacerse por lo menos 48 horas antes del primer despegue que esté bajo el nuevo contrato de compra o arrendamiento e informe a la D.G.A.C. de lo siguiente:

i) La localización del aeropuerto de despegue;

ii) la hora (el tiempo) de despegue;

iii) el número de registro de dicha aeronave.

d) La copia del contrato o el arrendamiento que se haya entregado a la D.G.A.C. es información comercial y financiera obtenida de una persona, y es por eso mismo previlegiada y confidencial y no se hará accesible por la D.G.A.C. para inspección o copia pública.

e) Para el propósito de esta Sección, un arrendamiento que no sea un contrato de vuelo en el cual una persona entregue una aeronave a otra persona por compensación o pago, con o sin tripulación a la persona referida como arrendatario, la persona que tenga la aeronave al arrendador.

3.42 PROGRAMA DE REPORTE DE SEGURIDAD AEREA

La D.G.A.C. estimulará pilotos, instructores de vuelo, despachadores, controladores de tráfico aéreo, operadores, mecánicos reparadores y todas las personalidades a hacer reportes (escritos) (en adición a los requeridos reportes) de ocurrencias observadas (otros que no sean accidentes) en los que se hayan puesto en peligro la seguridad del pasajero, equipos o aeronaves. Tales reportes o información de esos reportes no se usarán para imponer penalidades.

Las prohibiciones de esta Sección no se aplicarán a accidentes de aeronaves o confidencialidad de los informes cuando tal información sea válida para uso legal.

3.43 MATERIALES PARA COMPARTIMIENTOS INTERNOS DE AERONAVES

Ninguna persona podrá operar una aeronave civil grande registrada en este país a menos que la aeronave cumpla con los requisitos de materiales para compartimientos internos que sean exigidos por la D.G.A.C.

REGLAS DE VUELO

3.44 APLICABILIDAD

Esta Subparte exige las reglas de vuelo que gobiernan la operación de aeronaves en este país.

3.45 EXCUSAS (WAIVERS)

a) La D.G.A.C. podrá expedir una certificación de excusa autorizando la operación de aeronave en desviación de cualquier regla de esta Subparte si la D.G.A.C. encuentra que la operación puede conducirse sin peligro bajo los términos del certificado de excusa.

b) Una aplicación para un certificado de excusa de acuerdo con los términos de esta Sección será hecha en un documento de manera exigida por la D.G.A.C.

Un certificado de excusa será válido/efectivo tal como se especifica en ese certificado.

3.46 OPERANDO CERCA DE OTRAS AERONAVES

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave tan cerca a otra aeronave que pueda provocar un accidente.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave en vuelo tipo formación sin que haya acordado con todos los pilotos de mando de cada una de las aeronaves del tipo de vuelo.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en vuelo tipo formación transportando pasajeros.

d) Sin que la otra sea autorizada por el controlador de tráfico aéreo (ATC), ninguna persona operando una aeronave podrá operar su aeronave de acuerdo a instrucciones dadas a otras aeronaves para propósito de radar del ATC.

3.47 REGLAS DEL DERECHO DE PREFERENCIA, EXCEPTO OPERACIONES SOBRE AGUA

a) Generalidades: Si las condiciones atmosféricas permiten sin importar que la operación sea conducida bajo reglas para vuelos por instrumentos (IFR) o reglas para vuelos visuales (VFR) todas las personas operando una aeronave tendrán que mantener vigilancia aérea, para ver y evadir otras aeronaves u objetos ajenos a su plan de vuelo para cumplir con esta Sección. Cuando una regla de esta Sección le de a otra aeronave el derecho de preferencia, ésta tendrá que dejar a esa aeronave pasar y no podrá pasarle sobrebajo o delante de ella, a menos que esté muy alejada de ella.

b) En auxilio. Una aeronave que esté en pedido de auxilio tendrá la preferencia sobre todo el tráfico aéreo.

c) Convergiendo. Cuando una aeronave de la misma categoría esté convergiendo aproximadamente a la misma altitud (excepto de frente a frente o más o menos) la aeronave que esté a la derecha de la otra tendrá la preferencia de vuelo. 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 vuelo sobre un dirigible, aeronave o helicóptero.

3) Un dirigible tendrá la preferencia de vuelo sobre una aeronave o helicóptero.

Sin embargo, la aeronave que esté remolcando o reabasteciendo combustible en vuelo a otra aeronave, tendrá la preferencia sobre toda aeronave propulsada por motor.

d) Acercándose de frente a frente. Cuando dos aeronaves estén acercándose de frente a frente cada piloto de cada aeronave deberá alterar su curso hacia la derecha.

e) Circunstancias especiales. Cuando una aeronave, helicóptero o aeronaves, se acerquen unas a otras de manera que puedan peligar o accidentarse, cada aeronave o nave aérea tendrá que proceder con cuidado para evitar accidentes y cada piloto deberá reconsiderar las circunstancias y limitaciones de su aeronave.

f) Aterrizaje. Las aeronaves que estén al finalizar su aproximación para aterrizar o mientras el aterrizaje, tendrán la preferencia sobre otras aeronaves que estén volando o que estén en la superficie. Cuando dos o más aeronaves estén acercándose a un aeropuerto con el fin de aterrizar, la aeronave que esté más baja (en altitud) tendrá la preferencia pero no tomará ventaja a esta regla para pasar a otra aeronave o avanzar su aterrizaje sobre otras aeronaves.

3.48 REGLAS DEL DERECHO DE PREFERENCIA: OPERACIONES SOBRE AGUA

a) **GENERALIDADES.** Toda persona que opere una aeronave deberá estar lo más bajo posible de todos los tipos de navegación marítima y que no impida sus navegaciones y darle a cualquier otra aeronave la preferencia que se le haya dado por cualquier regla de este artículo.

b) CRUZANDO. Cuando una aeronave o una nave esté en curso de intersección la aeronave o nave que esté a la derecha de la otra tendrá la preferencia.

c) **ACERCANDOSE DE FRENTE A FRENTE.** Cuando dos aeronaves estén acercándose frente a frente cada piloto de cada aeronave deberá alterar su curso hacia la derecha.

d) Sobrepasar. Toda aeronave o nave aérea que sea sobrepasada tendrá la preferencia, y la que esté sobrepasando tendrá que alterar su curso y mantenerse bien libre de la otra aeronave.

e) CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES. Cuando unas aeronaves o una aeronave y una nave aérea estén en el proceso de acercamiento y estén en una posición peligrosa de tal forma que ocurra un accidente, las aeronaves o naves aéreas tendrán que proceder con mucho cuidado de acuerdo a las condiciones existentes.

3.49 VELOCIDADES DE LAS AERONAVES

a) A menos que sea autorizada por la D.G.A.C., ninguna persona podrá operar una aeronave a más de 250 nudos (288 mph) de bajo de la altitud de 10,000 pies (MSL).

b) A menos que sea autorizado o que sea requerido por el controlador de tráfico aéreo (ATC), ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área de tráfico del aeropuerto a una velocidad indicada de no más de:

1) De ser una aeronave con motores recíprocos, 156 nudos (180 mph).

2) De ser una aeronave con motores de turbinas, 200 nudos (230 mph).

El Párrafo b) no se aplicará a ninguna operación dentro de áreas designadas por la D.G.A.C. escritas en el A.I.P. como áreas 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 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).

De tal manera, si la velocidad mínima para cualquier operación particular es mayor que la velocidad mandada del avión en esta Sección, la aeronave podrá ser operada a esa misma velocidad.

3.50 VUELOS ACROBATICOS

Ninguna persona podrá operar una aeronave en vuelo acrobático:

a) Sobre cualquier área populada de una ciudad, pueblo o campamento.

b) Sobre una concentración de personas al aire libre.

c) Dentro de los espacios aéreos controlados o en espacios aéreos que no sean controlados pero se consideren vías aéreas.

d) Bajo altitudes menores de 1500 pies MLS.

e) Cuando la visibilidad sea menor de tres millas.

Para el propósito de esta Sección, vuelo acrobático será cualquier forma de interrumpir a un vuelo normal en forma abrupta la cual la aeronave cambia su altitud, acelaración que no sea necesaria para vuelos normales.

3.51 AERONAVES Y SUS LUCES

Ninguna persona podrá durante el período de la puesta del sol hasta la salida del sol hacer lo siguiente:

a) Operar una aeronave a menos que tenga luces de posición;

b) Estacionar o mover en, o peligrosamente cerca a áreas de operación de aeronaves con operaciones nocturnas a menos que la aeronave:

1) Esté claramente iluminada.

2) Tenga luces de posición encendidas.

3) Esté en una área que esté claramente marcada con luces de obstrucción.

c) Amarrar una aeronave a menos que la aeronave:

1) Tenga luces en los puntos de amarre.

2) Esté en un área de luces de amarre que no estén requeridas para naves.

d) Operar una aeronave, requerida por el Párrafo 3.30 c) 3) de esta Parte, tendrá que estar equipada con sistemas de luces anti-colision a menos que tenga luces aprobadas, aviación roja y blanca tipo anticolisión.

Sin embargo, las luces anticolisión se encenderán a opción del piloto de comando que analizando las condiciones determinará si es mejor tenerlas apagadas.

3.52 CUMPLIMIENTO DE AUTORIZACIONES E INSTRUCCIONES DEL CONTROL DEL TRAFICO AEREO (ATC)

a) Cuando una autorización de ATC haya sido obtenida, ningún piloto de comando podrá desviarse de esa autorización excepto en una emergencia; de todas formas se podrá obtener una enmienda a la autorización.

Sin embargo, lo dispuesto en este párrafo prohibirá cancelar un plan de vuelo VFR. Si el piloto de mando no entiende la autorización de ATC él tendrá que inmediatamente comunicarse con el ATC y pedir una clasificación de las instrucciones.

b) Excepto en emergencia, ninguna persona podrá en áreas controladas por ATC operar una aeronave contraria a las instrucciones del ATC.

c) Cada piloto de mando que se desvíe por emergencia de las instrucciones recibidas del ATC tendrá que notificar al ATC lo más pronto posible,

d) Cada piloto de mando que (al menos que no se desvíe de ninguna regla de la subparte) le hayan dado prioridad por el ATC en una emergencia, deberá si es requerido por el ATC, someter un reporte de dicha emergencia en un período no más de 48 horas al supervisor de seguridad del área donde ocurrió la emergencia.

3.53 SEÑALES DEL CONTROLADOR DE TRAFICO AEREO POR LUCES

Los mandos de las señales por luz de los controladores de tráfico aéreo son los siguientes:

Color y tipo de señal	Significado con respecto a la aeronave en tierra	Significado con respecto a la aeronave en vuelo.
Verde fijo....	Cloreado para despegue	Cloreado para aterrizaje.
Verde intermitente.	Cloreado para taxeo.	Retorna para aterrizaje (a ser seguida por una luz verde fija en el momento apropiado).
Roja fija....	Pare.	Da paso a otras aeronaves y continua circulando.
Roja intermitente.	Taxi claro o pista en uso...	Aeropuerto inseguro. No aterrice.
Blanco intermitente...	Retorne al punto donde empezo en el aeropuerto.	No aplicable.
Roja alternada con verde...	Use extremo Precaución...	Use extremo. Precaución...

3.54 ALTITUDES MINIMAS CONFIABLES. GENERALIDADES

Excepto cuando sea necesario para despegue o aterrizaje, ninguna persona podrá operar una aeronave en altitudes menores de:

a) En todas partes a una altitud la cual en caso de fallo de una unidad produzca un aterrizaje de emergencia donde se produzcan daños a personas o propiedades.

b) Sobre áreas pobladas. Sobre cualquier área de una ciudad, pueblo o barrio o sobre cualquier agrupamiento de personas al aire libre. A una altitud menor de 1,000 pies de altura del obstáculo más alto del área y 2,000 pies alrededor de la aeronave.

c) Sobre áreas que no sean pobladas. A una altitud menor de 5,000 pies sobre la superficie, excepto sobre agua y áreas donde haya poca población. En todo caso, no podrá operar la aeronave a menos de 500 pies de cualquier persona, transporte, vehículo o estructura.

d) Helicópteros. Helicópteros podrán operar a altitudes menores que las especificadas en los Párrafos b) ó c) de esta Sección, siempre y cuando no presenten peligro a propiedades o personas. También los operadores de helicópteros deberán usar rutas aéreas designadas por la D.G.A.C.

3.55 AJUSTES DE ALTIMETROS

Artículo 58.- Cada persona que opere una aeronave tendrá que mantener la altura de o el nivel de vuelo refiriéndose a un altímetro ajustado y aprobado para uso por la D.G.A.C.

3.56 PLAN DE VUELO: INFORMACION REQUERIDA

a) A menos que de otra forma esté autorizado por el ATC, toda persona que pida un plan de vuelo VFR/IFR tendrá que dar toda la información contenida en el AIP. Inmediatamente que un plan de vuelo no se cumpla, deberá ser notificado al ATC del área.

b) Aeropuertos alternos, IFR, condiciones mínimas del tiempo. Ninguna persona podrá llenar un plan de vuelo IFR si al momento de llegada al aeropuerto alterno las condiciones meteorológicas estén bajo lo mínimo autorizado para o el equipo de la aeronave o facilidades aeroportuarias, si:

1. Si es un aterrizaje por instrumentos, los procedimientos están ubicados y si no, entonces los siguientes mínimos serán las normas:

i) Aterrizaje de precisión: Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas.

ii) Aterrizaje sin precisión: Techo 800 pies y visibilidad de 2 millas.

2.- Si los aterrizajes por instrumentos no han sido publicados para dicho aeropuerto, el techo y la visibilidad mínima seran aquellos que permitan descender desde MEA, aproximación y aterrizar bajo las normas básicas VFR.

3.57 OPERANDO DENTRO O FUERA DE AREAS AEROPORTUARIAS. REGLAS GENERALES

a) A menos que de otra forma sea requerido por reglas especiales de tráfico de vuelo y rutas del tráfico de aeropuertos exigidos por la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), toda persona operando una aeronave dentro o fuera del área de un aeropuerto tendrá que cumplir con los requisitos de esta Sección y Secciones 3.58 y 3.60.

b) A menos que sea aprobado por el ATC, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de la zona aérea del aeropuerto a menos que vaya a aterrizar o despegar de ese aeropuerto. Las autorizaciones de operaciones de aeronaves dentro de zonas aeroportuarias se darán individualmente o serán dadas por escrito a operadores dentro de la zona aérea de dicho aeropuerto.

c) Excepto cuando sea necesario para enseñanza, certificación o aterrizaje el piloto de una aeronave propulsada por turbina usará la última posición de los flaps (posición de

aterrizaje) como está especificado en las especificaciones del manual de vuelo de la aeronave. Sin embargo el piloto de mando podrá usar una posición menor que la elegida por razones de seguridad.

1- Excepto por lo establecido en las Secciones 3.15 d) y 3.55, tendrá que cumplir con las disposiciones de esta Parte y que vayan a par con las regulaciones establecidas dentro del Convenio de la OACI.

d) El anexo 2 de la Convención Internacional de Aviación Civil al cual se hace referencia aqui y ha sido incorporado en esta parte y constituye esta parte.

Si el radio de la aeronave falla en vuelo, él podrá operar esa aeronave y aterrizarla si las condiciones del tiempo están sobre las normas mínimas de VFR, mantiene el contacto visual con la torre de control y reciba autorización para aterrizar. Si el radio de la aeronave falla en el vuelo mientras esté bajo IFR, él tendrá que cumplir con la Sección 3.75.

3.58 OPERACIONES EN AEROPUERTOS CON TORRE DE CONTROL OPERATIVAS

A) ALTURAS MINIMAS

Cuando se opere una aeronave hacia un aeropuerto con una torre de control operativa cada piloto de:

1) Un avión propulsado por turbina o un avión grande deberá a menos que de otra manera sea requerido por las consideraciones aplicables a distancia de nubes, entre el área del tráfico del aeropuerto a una altura de por lo menos 1,500 pies sobre la superficie del aeropuerto y mantenerse por lo menos a 1,500 pies dentro del área de tráfico del aeropuerto incluyendo el patrón de tráfico, hasta que el descenso adicional sea necesario para un aterrizaje seguro.

2) Un avión propulsado por turbina o un avión de gran tamaño aproximándose a una pista para aterrizar siendo servido por un ILS, deberá, si el avión tiene equipo ILS, volar ese avión a una

altura de o sobre la trayectoria de descenso entre la Radio Baliza Exterior [Outer Maker] o el punto de intersección de la trayectoria de descenso (glide slope), si cumple con las distancias de nubes aplicables se exigirá una intercepción más cercana y la Radio Baliza Intermedia (MM).

3) Un avión aproximándose para aterrizar a una pista servida por un indicador visual de la senda de planeo (VASI), deberá mantener una altura de o encima de la trayectoria de descenso hasta que una altura más baja sea necesaria para un aterrizaje seguro. Sin embargo, lo dispuesto en los subpárrafos 2) y 3) de este párrafo no prohiben maniobras de categorías normales hechas por encima o por debajo de la trayectoria de descenso que sean conducidas para permanecer en la trayectoria de descenso (glide slope).

B) APROXIMACIONES

Cuando se esté aproximando a un aeropuerto con una torre de control operativa, cada piloto de:

1) Un avión deberá circular el aeropuerto hacia la izquierda.

2) Un helicóptero, deberá de evitar el tráfico de cualquier aeronave de alas fijas.

C) SALIDAS

Ninguna persona podrá despegar una aeronave de un aeropuerto con una torre de control operativa excepto si cumple con lo siguiente:

1) Cada piloto deberá cumplir con los procedimientos de salida establecidos para ese aeropuerto por la D.G.A.C.

2) Al menos que de otra manera sea requerido por los procedimientos de salida o las distancias aplicables de criterio de nubes, cada piloto que opere una aeronave de turbina y cada piloto que opere una aeronave grande, deberá subir a una altura de 1,500 pies encima de la superficie lo más rápido posible.

D) AUTORIZACIONES REQUERIDAS

Ningún piloto podrá en un aeropuerto con una torre de control operativa, carretear (taxeo) una aeronave en una pista, ni despegar o aterrizar una aeronave al menos que el piloto haya recibido una autorización apropiada del CTA para carretear hasta la pista designada para el despegue no es una autorización para cruzar la pista de despegue asignada o para carretear en esa pista en ningún punto, pero es una autorización para cruzar la ruta de carreteo hacia cualquier otro punto de la pista de despegue asignada.

3.59 SERVICIO DE RADAR EN AREAS AEROPORTUARIAS

a) Generales.

Para el propósito de esta Sección, el aeropuerto principal es el aeropuerto designado en la Publicación de Información Aeronáutica por el cual el servicio de radar es designado. Un aeropuerto satélite es cualquier otro aeropuerto dentro del área de aeropuerto con servicio de radar.

b) Desviaciones.

Un operador podrá desviarse de cualquier provisión de esta Sección bajo las provisiones del CTA autorizadas y publicadas por las facilidades de la CTA teniendo jurisdicción del área de servicio de radar del aeropuerto.

c) Llegadas y sobrevuelos.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en un área de servicio de radar al menos que haya comunicación de doble vía establecida con el CTA antes de entrar al área y mantener la comunicación después de estar dentro del área.

d) Salidas.

Ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de un aeropuerto con un servicio de radar al menos que haya comunicación de doble vía por radio, se mantenga con el CTA mientras esté dentro del área, excepto para aeronaves saliendo hacia aeropuertos satélites; la comunicación de doble vía por radio será establecida desde que sea práctico y después mantenido con la CTA mientras esté en esa área.

e) Patrones de tráfico.

Ninguna persona podrá despegar o aterrizar una aeronave en un aeropuerto satélite dentro de un aeropuerto con áreas de servicio de radar, excepto con los cumplimientos de los patrones de tráfico de salidas, llegadas establecidas por la D.G.A.C. y descritas en la Publicación de Información Aeronáutica.

3.60 OPERACIONES EN AEROPUERTOS SIN TORRE DE CONTROL

Cada persona operando una aeronave hacia o desde un aeropuerto sin una torre de control operativa deberá:

a) En caso de que una aeronave que se esté aproximando para aterrizar haga todas las vueltas hacia la izquierda en esa aeronave, al menos que el aeropuerto ponga señales de luces e indicaciones aprobadas indicando que las vueltas deberían hacerse hacia la derecha, en este caso el piloto hará todas las vueltas hacia la derecha.

b) En el caso de que un helicóptero esté aproximándose para aterrizar, deberá evitarse el tráfico de aeronaves de alas fijas.

c) En el caso de que una aeronave esté saliendo del aeropuerto, deberá cumplir con los patrones de tráfico del aeropuerto que esté en uso o vigente.

3.61 AREAS DE CONTROL DE TERMINAL

Ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de una área de control de terminal designada por la D.G.A.C. y descrita en una Publicación de Información Aeronáutica, excepto con el cumplimiento de las siguientes regulaciones:

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área terminal controlada, al menos que esa persona haya percibido una autorización apropiada del CTA antes de la operación de esa aeronave en esa área.

b) Al menos que haya sido autorizada por el CTA, cada persona operando un avión de turbina amplia hacia o desde el aeropuerto principal designado para esa área de terminal controlada, deberá operar en o encima de las áreas de terminal controlada.

3.62 RESTRICCION DE VUELOS TEMPORARIOS

a) La D.G.A.C. entregará una notificación al piloto designado al área entre la cual las restricciones de vuelos temporarios aplicarán y especificarán el riesgo o condición requiriendo su imposición cuando sea necesario en orden de:

1) Proteger personas y propiedades en la superficie o en el aire de un riesgo asociado con un incidente en la superficie.

2) Proveer un medio ambiente seguro para la operación de aeronaves en emergencias.

3) Prevenir una insegura congestión de curiosos y otras aeronaves encima de un incidente o evento que pueda generar un alto grado de interés público.

Las notificaciones para los pilotos especificarán los riesgos y condiciones que requieran la imposición de vuelos registrados temporarios.

b) Cuando una notificación al piloto (Notam) ha sido entregada según lo establecido en el Párrafo a) 1) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área designada, al menos que esa aeronave sea partícipe de actividades de relieves de riesgo y esté operada bajo la dirección del oficial encargado de las actividades de puesto en la escena de la emergencia.

c) Cuando una notificación al piloto ha sido entregada de acuerdo al Párrafo a) 2) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de las áreas designadas al menos que una de las siguientes condiciones sea cumplida:

1) La aeronave esté participando en las actividades de respuesta de emergencia en escena y esté siendo operada bajo la dirección del oficial encargado de las actividades de respuesta de emergencia en escena.

2) La aeronave lleve abordo oficiales de la ley.

3) La aeronave esté operando bajo un plan de vuelo IFR aprobado por un CTA.

4) La operación sea conducida directamente desde o hacia un aeropuerto dentro del área, o es necesitada por la impracticabilidad de vuelos VFR encima o alrededor del área debido a las condiciones del tiempo o al terreno; la notificación es dada al CTA especificando en el (Notam) para recibir asesoramiento de intereses en cuanto al respecto de operaciones de relieve para catástrofes de aeronaves; y la operación no pone en peligro o estorba actividades de relevo conducidas por el propósito de observar el desastre.

5) La aeronave esté llevando abordo representantes acreditados de la prensa y antes de entrar en el área, un plan de vuelo archivado con el CTA especificando en el (Notam) y la operación sea conducida sobre la altura usada por aeronaves para relieve de catástrofes, al menos que sea autorizado por el oficial encargado de las actividades de respuestas para emergencia en escena.

d) Cuando una notificación al piloto haya sido expedida según lo establecido en el Párrafo a) 3) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área designada al menos que una de las siguientes condiciones se cumpla:

1) La operación sea conducida directamente desde o hacia un aeropuerto dentro del área o que la impracticabilidad de vuelos VFR sea indispensable por encima o alrededor del área debido a las condiciones del tiempo o de terreno y la operación no sea conducida por el propósito de observar un incidente o evento.

2) La aeronave esté operando bajo un plan de vuelo IFR aprobado por el CTA.

3) La aeronave lleve abordo personal del incidente, eventos u oficiales de la ley.

4) La aeronave lleve abordo representantes acreditados de la prensa y antes de entrar en el área tener un plan de vuelo archivado en el CTA especificado en el (Notam).

e) Planes de vuelos archivados y notificaciones hechas con el CTA de acuerdo a esta Sección, deberán incluir la siguiente información:

1) Identificación, tipo y color de la aeronave.

2) Frecuencias de comunicación de radio que se vayan a usar.

3) Tiempos propuestos de entradas y salidas del área designada.

4) Nombre de la organización o empresa y el propósito del vuelo.

5) Cualquier otra información requerida por el CTA.

3.63 AREAS DE VUELOS DE PRUEBA

Ninguna persona podrá hacer vuelos de prueba en una aeronave excepto si está sobre áreas no densamente pobladas con un tráfico aéreo liviano.

3.64 AREAS PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS

Ninguna persona podrá operar una aeronave de un área restringida o prohibida, al menos que se haya adquirido permiso de la agencia de control.

3.65 RESTRICCIONES DE VUELOS EN LA PROXIMIDAD DE UN JEFE DE ESTADO Y OTRAS PERSONALIDADES

Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre la vecindad de un área que vaya a ser visitada o viajada por un jefe de Estado u otra figura pública de acuerdo a las restricciones establecidas por la D.G.A.C.

REGLAS DE VUELO VISUAL

3.66 MINIMAS CONDICIONES METEOROLOGICAS PARA VUELOS VISUALES (BASICO)

a) Excepto como se prevee en la Sección 3.67 ninguna persona podrá operar una aeronave bajo VFR cuando la visibilidad de vuelo sea menos a una distancia de las nubes que sea menos que las alturas correspondientes descritas en la tabla siguiente:

ALTURA	VISIBILIDAD	DISTANCIA DE LAS NUBES
1,200 PIES O MENOS SOBRE LA SUPERFICIE (INDIFERENTEMENTE) DE LA ALTURA MSL) DENTRO DE ESPACIO CONTROLADO	3 MILLAS TERRESTRES	500 PIES POR DEBAJO 1,000 PIES POR ENCIMA 2,000 PIES HORIZONTALES
FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO	1 MILLA TERRESTRE EXCEPTO COMO ESTA PREVISTO EN EL PARRAFO I DEL ARTICULO 69	DESPEJADO
MAS DE 1,200 PIES SOBRE LA SUPERFICIE PERO MENOS DE 10,000 PIES MSL, DENTRO DE ESPACIO AEREO CONTROLADO	3 MILLAS TERRESTRES	500 PIES POR DEBAJO 1,000 PIES POR ENCIMA 2,000 PIES HORIZONTALES 500 PIES POR DEBAJO
FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO	1 MILLA TERRESTRE	1,000 PIES POR ENCIMA 2,000 PIES HORIZONTALES
MAS DE 1,200 PIES POR ENCIMA DE LA SUPERFICIE Y ENCIMA DE 10,000 PIES MSL	5 MILLAS TERRESTRES	1,000 PIES POR DEBAJO 1,000 PIES POR ENCIMA 1 MILLA HORIZONTAL

b) Cuando la visibilidad es menos de una milla un helicóptero podrá operar fuera de un espacio controlado a 1,200 pies por lo menos encima de la superficie si es operado a una velocidad que permita al piloto oportunidad adecuada para ver cualquier tráfico aéreo u otra obstrucción para evitar cualquier colisión a tiempo.

c) Excepto como se prevee en la Sección 3.67, ninguna persona podrá operar una aeronave bajo VFR dentro de una zona de control debajo del techo alto cuando el techo alto sea menos de 1,000 pies.

d) Excepto como está estipulado en la Sección 3.67, ninguna persona podrá despegar o aterrizar una aeronave o entrar a un patrón de tráfico de un aeropuerto bajo VFR dentro de una zona de control sin cumplir con lo siguiente:

1.- Al menos que la visibilidad terrestre de ese aeropuerto sea de por lo menos 3 millas terrestre; o

2.- si la visibilidad terrestre no es reportada en ese aeropuerto, al menos que la visibilidad de vuelo durante el aterrizaje o despegue o durante la operación en el patrón de tráfico, sea de por lo menos 3 millas terrestres.

e) Para el propósito de esta Sección, una aeronave operando a una altura base de un área de transición o área de control es considerada estar dentro del espacio directamente debajo de esa área.

3.67 MINIMAS CONDICIONES METEREOLOGICAS PARA OPERACIONES DE VUELOS VISUALES

a) Excepto en lugares donde las condiciones mínimas del tiempo para operación de VFR especial descrita en esta Sección no se aplican como está descrita en la Publicación de Información Aeronáutica (excepto para emergencias en vuelo). Cuando una persona haya recibido una autorización apropiada del CTA, las condiciones meteorológicas especiales de esta Sección, en vez de aquellas contenidas en la Sección 3.66, aplicarán para la operación de una aeronave por esa persona en una zona de control bajo VFR.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave en una zona de control bajo VFR excepto cuando esté libre de nubes.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave (a parte de un helicóptero) en una zona de control bajo VFR al menos que la visibilidad del vuelo sea de por lo menos 1 milla terrestre.

d) Ninguna persona podrá despegar o aterrizar una aeronave (a parte de un helicóptero) en ningún aeropuerto de este país, con una zona de control bajo VFR.

e) Ninguna persona podrá operar una aeronave (a parte de un helicóptero) en una zona de control bajo condiciones metereológicas especiales citadas en esta Sección, entre el anochecer y el amanecer al menos que:

1.- Al menos que la visibildad terrestre de ese aeropuerto sea de por lo menos 1 milla terrestre; o

2.- si la visibilidad terrestre no es reportada en ese aeropuerto al menos que la visibilidad de vuelo durante el aterrizaje o despegue sea de por lo menos 1 milla terrestre.

3.68 NIVEL DE VUELO O ALTITUD CRUCERO PARA VUELOS VISUALES

Artículo 71.- 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 un nivel de vuelo crucero de más de 3,000 pies sobre la superficie, deberá mantener la altitud apropiada o nivel de vuelo descrito abajo al menos que de otro modo sea autorizado por el CTA:

a) Cuando opere por debajo de 18,000 pies MSL:

1) En un curso magnético de 0 grado hasta 179 grados, cualquier altitud impar de 1,000 pies MSL+500 pies (como 3,500; 5,500; ó 7,500);

2) en un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados una altitud par de 1,000 pies MSL+500 pies (como 4,500; 6500; ó 8,500).

b) Cuando opere sobre los 18,000 pies MSL a un nivel de vuelo de 290 (inclusive):

1) En un curso magnético de 0 grados hasta 179 grados, cualquier nivel de vuelo impar + 500 pies (como 185; 205; ó 225).

2) En un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados, cualquier, nivel de vuelo par de más de 500 pies (como 185; 205; 225).

c) Cuando opere a un nivel de vuelo 290:

1) En un curso magnético de 0 grados hasta 179 grados cualquier nivel de vuelo en intervalos de 4,000 pies comenzando en e incluyendo nivel de vuelo 300, (como nivel de vuelo 300; 340 ó 380);

2) En un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados cualquier nivel de vuelo en intervalos de 4,000 pies comenzando en e incluyendo nivel de vuelo 320 (como nivel de vuelo 320; 360; ó 400).

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

3.69 PATRON DE VUELO REQUERIDO Y AUTORIZACION DEL CTA

Ninguna persona podrá operar una aeronave en un espacio aéreo controlado bajo IFR al menos que:

a) Esa persona haya entregado un plan de vuelo IFR, y

b) esa persona haya recibido la autorización apropiada por el CTA.

3.70 DESPEGUE Y ATERRIZAJE BAJO INSTRUMENTOS (IFR)

a) aproximaciones por instrumentos hacia aeropuertos civiles.

Al menos que de otro modo sea autorizado por la D.G.A.C. para los propósitos de lo establecido en los Párrafos a) hasta k) de esta Sección, cada persona operando una aeronave excepto una aeronave militar, deberá cuando una disminución de instrumentos a un aeropuerto civil sea necesario, usar un procedimiento de aproximación por instrumentos prescrito por la D.G.A.C. para ese aeropuerto.

b) MDA o DH AUTORIZADO.

Para el propósito de esta Sección, con el procedimiento de aproximación por instrumentos siendo usados provee y requiere el uso de MDA o DH la altura de decisión o altitud mínima de descenso autorizado es prescrito por el procedimiento de aproximación el DH o MDA para el cual la aeronave está equipada cualquiera que sea más alta.

c) OPERACIONES POR DEBAJO DE DH o MDA.

Donde un DH o MDA sea aplicable, ningún piloto podrá operar una aeronave excepto una aeronave militar, en cualquier aeropuerto que opere bajo un MDA autorizado al menos que:

1) La aeronave esté continuamente en una posición en la cual un descenso para aterrizar a una pista intencionada podrá hacerse a una velocidad de descenso normal usando maniobras normales, y para operaciones conducidas bajo la Parte VI de esas regulaciones, al menos que el régimen de descenso permita un toque de tierra dentro de la zona del toque inicial de la pista de aterrizaje intencional;

2) la visibilidad de vuelo no será menos que la visibilidad prescrita en el mínimo de aproximación por instrumentos siendo usada;

3) excepto para una categoría II ó III de aproximación donde cualquier requerimiento de referencia visual sea necesaria son especificados por la D.G.A.C. por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista intencionada sea claramente identificable al piloto:

I) El sistema de luces de aproximación excepto que el piloto no podrá descender a menos de 100 pies por encima de la elevación de la zona de toque usando las luces de aproximación como referencias al menos que las barras rojas de terminación sean visibles e identificables.

II) Entradas de la pista de aterrizaje.

III) Señales de la entrada en la pista de aterrizaje.

IV) Luces de la entrada en la pista de aterrizaje.

V) La pista y las luces identificadas.

VI) Indicador visual del graduante de aproximación (V.A.S.I).

VII) Señales de zona de toque inicial.

VIII Luces de zona de toque inicial.

IX) La pista o señales de la pista.

X) Luces de la pista.

4.- Cuando una aeronave esté en un procedimiento de aproximación de no precisión la cual incorpora un punto de descenso visual, la aeronave haya llegado al pundo de descenso visual excepto cuando la aeronave no haya sido equipada o capaz de establecer ese punto o a un descenso hacia la pista hecha usando procedimientos normales o régimen de descenso, si el descenso es retrasado hasta llegar a ese punto.

d) ATERRIZAJE.

Ningún piloto operando una aeronave, excepto una aeronave militar, podrá aterrizar esa aeronave cuando la visibilidad de vuelo sea menos que la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos mínimos sea usado.

e) PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION FRUSTRADA.

Cada piloto operando una aeronave excepto una aeronave militar de este país, deberá inmediatamente ejecutar un procedimiento de aproximación frustrada apropiada cuando cualquiera de las siguientes condiciones existan:

1) En cualquier momento que los requirimientos (Párrafo c) de esta Sección no han cumplido los siguientes tiempos:

a) Cuando la aeronave esté siendo operada por debajo del MDA;

b) tan pronto se haya llegado al punto de aproximación frustrada incluyendo un DH, donde el DH es especificado y su uso es requerido y en cualquier otro tiempo después hasta el toque final.

2.- En cualquier momento que alguna parte del aeropuerto no sea visible por el piloto durante una maniobra alrededor de o encima del MDA, al menos que la inhabilidad de ver una parte identificable del aeropuerto resulte sólo de un giro normal de la aeronave durante la aproximación circular.

f) MINIMOS DE DESPEGUE EN AEROPUERTOS CIVILES.

A menos que de otra manera sea autorizado por la D.G.A.C., ningún piloto podrá despegar de un aeropuerto civil bajo IFR al menos que las condiciones meteorológicas estén por encima de las condiciones meteorológicas mínimas para despegue bajo IFR prescritas para ese aeropuerto. Si las condiciones mínimas de despegue no están prescritas para ese aeropuerto en particular, las siguientes condiciones mínimas se aplicarán:

1- Una aeronave con dos (2) motores o menos: 1 milla terrestre de visibilidad.

2- Una aeronave con dos (2) ó más motores: 1/2 milla terrestre de visibilidad.

g) AEROPUERTO MILITAR.

Al menos de que otra manera sea prescrita por la D.G.A.C., cada persona operando una aeronave civil bajo IFR, llegando o saliendo de un aeropuerto militar, deberá cumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos para despegues y aterrizajes prescritos por la autoridad militar teniendo jurisdicción en ese aeropuerto.

h) VALORES COMPARABLES DE RVR Y VISIBILIDAD TERRESTRE.

1.- Excepto por mínimos de categorías II y III, si los mínimos de RVR para despegue y aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos, pero el RVR no es reportado para operación de la pista intencionada, el mínimo de RVR

deberá ser convertido en visibilidad terrestre de acuerdo con la tabla siguiente y deberá hacer o ser la divisibilidad mínima para despegue y aterrizaje en esa pista.

2- R.V.R. (PIES) VISIBILIDAD (MILLAS TERRESTRES)

1,600	1/4
2,400	1/2
3,200	5/8
4,000	3/4
4,500	7/8
5,000	1
6,000	1 1/4

i) OPERACIONES DE RUTAS NO PUBLICADAS Y USO DE RADAR EN PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS.

Cuando el radar es aprobado en ciertas ubicaciones para propósitos de CTA, podrá ser usado no sólo para vigilancia y aproximaciones de precisión por radar, pero también podrá ser usado en conjunto con procedimientos de aproximación por instrumentos predicados en otros radios de navegación auxiliar. Vectores de radar podrán ser autorizados para proveer guías de ruta, a través de segmentos de un procedimiento de aproximación hacia el curso final fijo.

Cuando se opere en una ruta no publicada o mientras esté en el vector del radar, el piloto, luego de haber recibido una autorización para aproximación, deberá, en adición de cumplir con lo establecido en la Sección 3.71, 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 al menos que una altitud diferente sea asignada por el CTA.

Después que la aeronave haya sido establecida, altitudes publicadas aplicarán para descenso dentro de cada ruta siguiente o segmento de aproximación, al menos que una altitud diferente sea asignada por el CTA.

Una vez se haya llegado al curso de aproximación final, el piloto podrá completar su aproximación por instrumentos de acuerdo con los procedimientos aprobados por la facilidad, o continuar una vigilancia o un aterrizaje por aproximación de precisión por radar.

j) LIMITACIONES DE GIROS DE PROCEDIMIENTO.

En caso de una vectorización por radar hacia un curso de aproximación final, una aproximación oportuna de tenencia fija, o una aproximación por la cual el procedimiento especificado"N.O.P.T.", ningún piloto podrá hacer giros de procedimiento al menos que el CTA lo apruebe.

k) COMPONENTES DE ILS.

Los componentes básicos de un ILS serán: El localizador, trayectoria de descenso (glide slope) radiobaliza intermedia (middle maker) y cuando esté instalada para usarla con procedimientos de aproximación por instrumentos en categorías II y III, una radiobaliza interna (inner marker). Una radiobaliza de ubicación o un radar de precisión podrá sustituirse por la radiobaliza externa o intermedia. DME, VOR, o una radiobaliza no direccional autorizados en los procedimientos de aproximación por instrumentos mínimos o un radar de vigilancia podrán ser sustituidos por la radiobaliza exterior. Aplicada de y sustitución por la radiobaliza interna para aproximaciones de categorías II ó III, es determinada por los procedimientos de aproximación aprobados, carta de autorización o una especificación de operación pertinente a las operaciones.

3.71 MINIMAS ALTITUDES PARA OPERACIONES DE VUELOS POR INSTRUMENTOS

a) Excepto cuando sea necesario para despegues o aterrizajes o al menos que de otra manera sea autorizado por la D.G.A.C., ninguna persona podrá operar una aeronave bajo IFR por debajo de:

1) Las alturas mínimas aplicables prescritas por la D.G.A.C. para el sistema de aerovías y el sistema de procedimientos de aproximación por instrumentos de este país.

2) Si no hay alturas mínimas prescritas:

I) En caso de operaciones sobre áreas designadas como áreas montañosas en la Publicación de Información Aeronáutica, una altura de 2,000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cinco millas terrestres desde el curso de vuelo.

II) En cualquier otro caso, una altura de 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas del curso de vuelo.

Sin embargo, si ambos un (MEA) y un (MOCA) son prescritos para una ruta particular o una ruta de segmento, una persona podrá operar una aeronave bajo la altura mínima de ruta (MEA) por debajo de, pero no más bajo de, la altitud mínima libre sobre obstáculos (MOCA), cuando se encuentren a 25 millas terrestres del VOR considerando (basado en la distancia razonablemente estimada por el piloto).

b) El ascenso hacia una altitud IFR mínima deberá comenzar inmediatamente después de pasar el punto más allá, en el cual la altura mínima más alta aplique; deberá cruzar en o por encima de la altitud mínima de cruce (MCA) aplicable.

3.72 ALTITUD DE CRUCERO Y NIVEL DE VUELO POR INSTRUMENTOS

a) En espacio aéreo controlado, cada 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 CTA. Sin embargo, si el despejo el CTA asigna "condiciones VFR encima", él deberá de mantener una altitud o nivel de vuelo prescrito en la Sección 3.68.

b) En espacio aéreo no controlado, excepto mientras esté esperando en un patrón de èspera de dos minutos o menos, o durante viraje, cada persona operando una aeronave bajo IFR en vuelo a nivel crucero, en espacio aéreo controlado, deberá mantener una altura de acuerdo a lo siguiente:

1- Cuando esté operando por debajo de 18,000 pies MSL:

I) En un curso magnético de cero grado hasta 179 grados, cualquier altitud impar de 1,000 pies MSL (como 3,000; 5,000 ó 7,000).

II) En un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados, cualquier altitud par de 1,000 pies MSL (como 2,000; 4,000 ó 6,000).

2- Cuando se opere por encima de 18,000 pies MSL pero bajo un nivel de vuelo 290:

I) En un curso magnético de cero grado hasta 179 grados, cualquier nivel de vuelo impar (como 190; 210 ó 230).

II) En un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados, cualquier nivel de vuelo par (como 180; 200 ó 220).

3- Cuando opere a un nivel de vuelo de 290 y arriba:

I) En un curso magnético de cero grado hasta 179 grados, cualquier nivel de vuelo en intervalos de 4,000 pies comenzando e incluyendo un nivel de vuelo de 290 (como nivel de vuelo 290; 330 ó 370).

II) En un curso magnético de 180 grados hasta 359 grados, cualquier nivel de vuelo a intervalos de 4,000 pies comenzando e incluyendo un nivel de vuelo de 310 (como nivel de vuelo 310; 350 ó 390).

3.73 CURSO A SER VOLADO

Al menos que de otra manera sea autorizado por el CTA, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de un espacio aéreo controlado bajo IFR, excepto por lo siguiente:

a) En una aerovía de la D.G.A.C. a lo largo del centro de esa aerovía.

b) En cualquier otra ruta a lo largo del curso directo entre navegación auxiliar o puntos definiendo esa ruta.

Sin embargo, esta Sección no prohibirá maniobrar la aeronave para pasar despejadamente de otro tráfico aéreo o la maniobra de la aeronave, en condiciones VFR, para despejar la vía de vuelo propuesta ambas antes y durante el descenso o ascenso.

3.74 COMUNICACIONES DE RADIO, VUELO POR INSTRUMENTOS

El piloto de mando de cada aeronave operada bajo IFR en espacio aéreo controlado, deberá tener una vista continua mantenida en la frecuencia apropiada y deberá reportar por radio lo más antes posible lo siguiente:

a) El tiempo y altura luego de pasar por cada punto de reporte designado o los puntos de reportes especificados por el CTA, excepto que mientras la aeronave esté bajo el control del radar, sólo el paso de esos puntos de reportes específicamente requeridos por el CTA serán necesariamente reportados.

b) Cualquier encuentro con condiciones del tiempo impronosticadas.

c) Cualquier otra información relacionada a la seguridad del vuelo.

3.75 OPERACIONES POR INSTRUMENTOS. FALLO DE COMUNICACIONES DE DOBLE VIA

a) General. Al menos que de otra manera sea autorizado por el CTA, cada piloto que tenga fallos con la comunicación de doble vía cuando esté operando bajo IFR, deberá cumplir con las regulaciones de esta Sección.

b) Condiciones VFR. Si un fallo ocurre en condiciones VFR o si condiciones VFR son encontradas luego del fallo, cada piloto deberá continuar el vuelo bajo VFR y aterrizar tan pronto sea práctico.

c) Condiciones IFR. Si un fallo ocurre en condiciones IFR o si el Párrafo b) de esta Sección no se pueda cumplir, cada piloto deberá continuar el vuelo de acuerdo a lo siguiente:

1.- Ruta:

I) Por la ruta asignada en el despejo anterior recibido por el CTA.

II) Si está siendo guiado por radio vector, por la ruta directa del punto de fallo del radio hasta el punto fijo, ruta o aerovías especificadas en la autorización del vector.

III) En la ausencia de una ruta asignada, por la ruta que el CTA haya avisado podrá ser esperada en claro de tolerancia más adelante.

IV) En ausencia de una ruta asignada o una ruta que el CTA haya aconsejado, podrá ser esperada en un despejo más adelante, por la ruta registrada en el plan de vuelo.

2.- Altitud. en las siguientes alturas más altas o niveles de vuelo para el segmento de ruta siendo volando:

I) La altura o nivel de vuelo asignado en el último despejo recibido del CTA.

II) La altura mínima convertida, si es apropiado, a un nivel de vuelo mínimo como está prescrito en el AIP para operaciones IFR.

III) La altura o nivel de vuelo que el CTA haya aconsejado, podrá ser autorizado más adelante.

3.- Limites de autorización de salida:

I) Cuando el límite de autorización sea un punto fijo del cual una aproximación comience, comience el descenso o descienda y aproxímese lo más cerca posible del tiempo de la autorización si uno la ha recibido, o si uno no la ha recibido, lo más cerca posible al tiempo estimado de llegada como previamente calculado en el tiempo de una ruta registrada en el CTA

II) Si la autorización no es fija desde que una aproximación comienza, salga del límite autorizado y espere un tiempo para ser autorizado más adelante si aún no ha sido recibida, o si no ha recibido ninguna, desde que pase por el límite autorizado, prosiga aún punto fijo del cual una aproximación comienza y descienda o descienda o aproxime lo más cerca posible hacia el tiempo estimado de llegada como está previamente calculado en la ruta destinada, registrada en el CTA.

3.76 OPERACIONES POR INSTRUMENTOS EN ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS. REPORTE DE MALA FUNCION

a) El piloto de mando de cada aeronave operada en espacio aéreo controlado bajo IFR, deberá reportar inmediatamente al CTA cualquiera de las tres siguientes mal funciones ocurridas al equipo durante su vuelo.

1- Perdida de VOR, TACAN, [illegible] o cualquier otra capacidad del receptor navegacional.

2- pérdida parcial o completa de capacidad navegacional de ILS.

3- Capacidad debilitada de la comunicación aire/terrestre.

b) En cada reporte referido en el Párrafo a) de esta Sección, el piloto de mando deberá incluir:

1.- La identificación de la aeronave.

2.- El (los) equipo (s) afectado (s).

3.- Grado en el cual la capacidad del piloto para operar bajo IFR en el sistema CTA sea perjudicado.

4.- Naturaleza y extensión de asistencia que él desee del CTA.

MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

3.77 APLICABILIDAD

a) Esta subparte prescribe las reglas que gobiernan el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de aeronaves civiles registradas en este país.

b) Secciones 3.79, 3.81, 3.83, 3.85 y 3.86 de esta subparte no se aplicarán a ninguna aeronave mantenida de acuerdo con el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuo como está previsto en la Parte VI de estas regulaciones.

3.78 GENERALIDADES

a) El operador o propietario de una aeronave será principalmente responsable de mantener a esa aeronave en condiciones aeronavegables, incluyendo el cumplimiento con las directrices de aeronavegabilidad que le apliquen.

b) Ninguna persona podrá realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en una aeronave aparte de como está prescrita en esta subparte y otras regulaciones aplicables, incluyendo la Parte IV de estas regulaciones.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave para la cual un manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para aeronavegabilidad contínua haya sido expedido que contenga una sección de limitaciones aeronavegables al menos que el reemplazo mandatario de tiempos, intervalos de inspección y procedimientos relatados especificados en esta Sección o intérvalos de inspección alterna y procedimientos especificados en esta Sección o intérvalos de inspección alterna y procedimientos asentados en una especificación de operaciones aprobadas por la D.G.A.C., de acuerdo a la Parte VI de estas regulaciones o en acuerdo con un programa de inspección aprobado según la Sección 3.81 e) que hayan sido cumplidas.

3.79 MANTENIMIENTO REQUERIDO

Cada dueño u operador de una aeronave deberá tener esa aeronave inspeccionada como está prescrito en las Secciones 3.81, 3.83 y 3.84 de esta subparte y deberá, entre inspecciones requeridas, tener defectos corregidos como está prescrito en la Parte IV de estas regulaciones. Además, cada dueño u operador deberá asegurarse de que el personal de mantenimiento haga entradas apropiadas en el registro de mantenimiento de la aeronave indicando de que la aeronave haya sido aprobada para ser retornada al servicio.

3.80 OPERACION DESPUES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION O ALTERACION

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave que haya sobrellevado mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o una alteración, al menos que:

1.- Haya sido aprobada para retornar a servicio por una persona autorizada de acuerdo a la Sección 4.5 de la Parte IV de estas regulaciones.

2.- El registro de entrada de mantenimiento requerido en las Secciones 4.6 ó 4.7 como se haya hecho aplicable.

b) Ninguna persona podrá llevar abordo alguna persona (al menos que sea de la tripulación) en una aeronave que haya sido reparada o alterada de una manera que pueda cambiar sus características de vuelo consideradamente o haya afectado sustancialmente su operación en vuelo, un piloto apropiadamente calificado con por lo menos un certificado de piloto privado vuele el avión, haga una prueba operacional de la parte reparada o alterada y reporte el vuelo en los registros de la aeronave.

c) La aeronave no tendrá que ser volada como está requerido en el Párrafo d) de esta Sección si, antes del vuelo, inspecciones o pruebas en tierra, ambos, enseñen conclusivamente que esa reparación o alteración no haya cambiado las características de vuelo o la operación de vuelo haya sido sustancialmente afectada.

3.81 INSPECCIONES

a) Excepto como está especificado en el Párrafo c) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave al menos que, dentro de los 12 meses precedentes del año haya tenido lo siguiente:

1) Una inspección anual de acuerdo con la parte IV de estas regulaciones y haya sido aprobada para retornar al servicio por una persona autorizada por la Sección 4.5 de la Parte IV.

2) Una inspección para la entrega de un certificado de aeronavegabilidad.

Ninguna inspección hecha de acuerdo con lo que establece el Párrafo b) de esta Sección, podrá ser sustituida por cualquier otra inspección requerida por este párrafo al menos que sea hecha por una persona autorizada para efectuar inspecciones anuales y sea registrada como una inspección anual en los registros de mantenimiento requeridos.

b) Excepto como ha sido previsto en el Párrafo c) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave con cualquier persona abordo (al menos que sea miembro de la tripulación) con motivos de arriendo y ninguna persona podrá dar instrucciones de vuelo con intereses monetarios o de alquiler en una aeronave en la cual haya sido prevista por esa persona, al menos que dentro de las 100 horas precedentes de tiempo en servicio haya sido aprobada para retorno al servicio de acuerdo con la Parte IV de estas regulaciones o haya recibido una inspección para la entrega de un certificado de aeronavegabilidad. El límite de las 100 horas no podrá exceder por más de 10 horas al menos que le sea necesario llegar a un lugar donde la inspección pueda ser hecha. El tiempo excesivo, sin embargo, es incluido en el cálculo de las proximas 100 horas de tiempo en servicio.

c) Lo dispuesto en los Párrafos a) y b) de esta Sección, no se aplicará a:

1) Una aeronave que lleve un permiso para vuelo especial, un certificado experimental vigente o un certificado de aeronavegabilidad provisional.

2) Una aeronave sujeta a los requirimientos de los Párrafos d) ó e) de esta Sección.

d) Inspección progresiva. Cada dueño u operador de una aeronave registrada deseando el uso de una inspección progresiva, deberá entregar una petición escrita a la progresiva y deberá proveer lo siguiente:

1- Un mecánico certificado con una licencia tipo 1 inspección una estación certificada para estructuras, o el fabricante de la aeronave supervise y conduja la inspección progresiva.

2- Un manual de procedimientos de inspección que esté vigente, disponible y facilmente comprensible al piloto y al personal de mantenimiento conteniendo en detalles:

I) Una explicación de la inspección progresiva, incluyendo la continuidad de las responsabilidades de la inspección, la elaboración de reportes y la retención de registros y material de referencias técnicas.

II) Un itinerario de inspección, especificando los intérvalos en días o horas cuando inspecciones detalladas o de rutina sean conducidas e incluyendo instrucciones en cuanto al intervalo de inspección se exceda por más de 10 horas mientras esté en ruta y para cambiar un intervalo de inspección por experiencia de servicio.

III) Muestra de formularios para inspecciones detalladas e y de rutinas e instrucciones para su uso.

IV) Muestras de reportes y registros e instrucciones para su uso.

3- Suficiente alojamiento y equipo para el desmantelaje necesario de la aeronave.

4- Información técnica apropiada para la aeronave.

El detalle y la frecuencia de la inspección progresiva deberán proveer para la inspección completa de la aeronave dentro de cada 12 meses calendarios y ser consistente con las recomendaciones del fabricante, experiencia en el campo de servicio y el tipo de operación en la cual la aeronave esté comprometida. El itinerario de inspección progresiva deberá asegurar que la aeronave siempre estará aeronavegable y conformará con todas las especificaciones aplicables a la aeronave, certificado de tipo, directivos de aeronavegabilidad y otros datos aprobados.

Si la inspección progresiva es descontinuada, el dueño u operador deberá notificarlo inmediatamente a la D.G.A.C., por escrito, sobre la descontinuación, la primera inspección anual de acuerdo con la Sección 3.81 a) es debida dentro los 12 meses calendarios después de la última inspección completa de la aeronave

bajo la inspección progresiva. La inspección de 100 horas establecida en el Sección 3.81 b) es debida dentro de 100 horas después de esa inspección completa. Una inspección completa de la aeronave, para el propósito de determinar cuando la inspección anual o la 100 horas son vencidas, requieren una inspección detallada de la aeronave y todo sus componentes de acuerdo con la inspección progresiva.

Una inspección rutinaria de la aeronave y una inspección detallada de varios componentes no será considerada como una inspección completa.

e) Aviones grandes anchos, multimotores, turbojet y multimotores turbo hélice.

Ninguna persona podrá operar una aeronave grande, de multimotores, turbo jet o multimotores turbo hélice, al menos que los tiempos de reemplazo para piezas con una vida límite especificados en los detalles de la aeronave, datos de tipo y otros documentos aprobados por la D.G.A.C., sean cumplidos al avión, incluyendo la estructura, motores, hélices, utensilios, equipos de supervivencia y equipos de emergencia, sean inspeccionados de acuerdo con un programa de inspección seleccionado bajo la previsiones del Párrafo f) de esta Sección.

f) La Selección de programas de inspección establecidas en el Párrafo e) de esta Sección, el dueño o propietario de la aeronave registrada descrita en el mismo párrafo mencionado, deberá seleccionar, identificar en los registros de mantenimiento de la aeronave y usar uno de los siguientes programa para la inspección de ese avión:

1) Un programa de inspección de aeronavegabilidad continuo que será parte de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad que se use corrientemente por una persona con un certificado operacional expedido bajo la Parte VI de estas regulaciones y operando este tipo de marca y modelo de avión bajo la Parte VI.

2) Un programa de inspección vigente recomendado por el fabricante.

3) Cualquier otro programa de inspección establecido por el propietario u operador registrado de ese avión y aprobado por la D.G.A.C., podrá requerir revisiones a este programa de inspección de acuerdo con las previsiones de la Sección 3.82.

Cada operador deberá incluir en el programa seleccionado el nombre y dirección de la persona responsable de la organización del itinerario de las inspecciones requeridas por el programa y hacer una copia de ese programa disponible para la persona haciendo las inspecciones en el avión y si la D.G.A.C. la requiere.

g) Aprobación del programa de inspección de acuerdo con el Párrafo e) e esta Sección, cada operador de un avión deseando establecer o cambiar un programa de inspección aprobado bajo f) 3) de esta Sección, deberá someter el programa para aprobación de la D.G.A.C.; el programa deberá ser por escrito e incluir por lo menos la siguiente información:

1) Instrucciones y procedimientos para conducir inspecciones para la marca y modelo del avión particular incluyendo pruebas y versificaciones necesarias. Los procedimientos e instrucciones deberán describir en detalles las partes y áreas de la estructura, motores, hélices y utensilios, incluyendo equipos de supervivencia y emergencia requeridos para ser inspeccionados.

2) Un itinerario para realizar las inspecciones que deberán ser realizadas bajo el programa expresadas en los términos del tiempo en servicio, tiempo calendario, número de operación al sistema o cualquier combinación de éstas.

h) Cambios de un programa de inspección a otro.

Cuando un operador cambia de un programa de inspección a otro, de acuerdo a lo establecido en el Párrafo f) de esta Sección, el tiempo en servicio, tiempos calendarios o ciclos de operación acumulados bajo el programa previo, deberá ser aplicado en la determinación de tiempos de inspección vencidos bajo este nuevo programa.

3.82 CAMBIOS DE PROGRAMAS DE INSPECCION A LAS AREAS

a) Siempre que la D.G.A.C. encuentre que las revisiones de un programa, de inspección a una aeronave según lo estipulado en el Párrafo 3.81 f) 3) sea necesaria para la adecuación continua del programa, el propietario o el operador deberá, luego de haber notificado a la D.G.A.C., cumplir con lo siguiente:

b) El propietario u operador podrá solicitar a la D.G.A.C. que reconsidere la advertencia de hacer cualquier cambio en el programa en acuerdo con el Párrafo a) de esta Sección.

c) La petición deberá ser depositada en la D.G.A.C. dentro de 30 días después que el poseedor del certificado haya sido advertido.

d) Excepto en el caso de una emergencia requeriendo acción inmediata por intereses de seguridad, el depósito de una petición mantendrá la advertencia en espera por la decisión de la D.G.A.C.

3.83 SISTEMAS DE ALTIMETROS Y EQUIPOS DE RELATACION DE ALTITUD, PRUEBA E INSPECCION

a) Ninguna persona podrá operar un avión en espacio aéreo controlado bajo IFR al menos que:

1) Dentro de los 24 meses candelarios precedentes, cada sistema de presión estática, cada instrumento de altímetro y cada sistema de relatación de altitud automática de presión hayan sido aprobados e inspeccionados y encontrado que cumplen con los apéndices d) y e) de la Parte IV de estas regulaciones.

2) Excepto por el uso de sistemas de drenaje y válvulas de presión estática alternas, siguiendo cualquier abridura o cerradura del sistema de presión estática, ese sistema haya sido probado e inspeccionado y encontrado que cumplen con el Párrafo c) apéndice d) de la Parte IV de estas regulaciones.

3) Siguiendo instalación o mantenimiento en el sistema de relatación de altitud de presión automática o el transmisor del CTA donde los errores de datos correspondientes podrán ser introducidos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado y encontrado que cumple con el Párrafo c), apéndice d) de la parte IV de estas regulaciones.

b) Las pruebas e inspecciones requeridas por el Párrafo a) de esta Sección deberán ser conducidas por:

1- El fabricante del avión en el cual las pruebas e inspecciones vayan a ser hechas.

2- Una estación de reparación certificada apropiadamente equipada y relata para ejercer estas funciones.

3- Un mécanico certificado con una relatación estructural (airframe) [pruebas e inspecciones de sistemas de presión estáticas solamente].

c) Equipo de relatación de altitud y altímetro hecho bajo normas técnicas aceptables o aprobadas por la D.G.A.C., serán considerados para ser probados e inspeccionados desde la fecha de su fabricación.

d) Ninguna persona podrá operar un avión en espacio aéreo controlado bajo IFR a una altura sobre la altura máxima en la cual todos los altímetros y el sistema de relatación de altitud automática de ese avión hayan sido probados.

3.84 TRANSMISOR DE CTA, PRUEBAS E INSPECCIONES

a) Ninguna persona podrá usar un transmisor CTA que haya sido especificado en el Párrafo 3.21 a) de esta Parte III o el Párrafo 6.135 a) de la Parte VI de estas regulaciones, al menos que esté dentro de los 24 meses calendarios precedentes, que el transmisor de CTA haya sido probado e inspeccionado y encontrado que cumple con el Anexo E de la Parte IV de estas regulaciones.

b) Siguiendo cualquier instalación o mantenimiento en un transmisor de CTA donde errores de datos correspondientes puedan ser introducidos, el sistema integrado ha sido probado, inspeccionado y encontrado que cumple con el Párrafo c), apéndice d) de la Parte IV de estas regulaciones.

c) Las pruebas e inspecciones especificadas en esta Sección deberán ser conducidas por:

1) Una estación de reparación propiamente relacionada y equipada para ejercer estas funciones.

2) Un poseedor de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuo como está propuesto en la Parte V de estas regulaciones.

3) El fabricante de una aeronave donde el transmisor que se vaya a probar sea instalado por ese fabricante.

3.85 REGISTRO DE MANTENIMIENTO

a) Excepto por trabajo ejercido de acuerdo con la Sección 3.83, cada dueno u operador registrado deberá tener los siguientes registros por los períodos especificados en el Párrafo b) de esta Sección:

1- Registro en el mantenimiento y alteraciones y registros de inspección de 100 horas anuales, progresivas y otras inspecciones requeridas o probadas, como apropiado por cada aeronave (incluyendo la estructura) y cada motor, hélice, rotor y utensilios de una aeronave. Los registros deberán incluir:

I) Una descripción (o datos de referencia aceptables por la D.G.A.C.) del trabajo ejercido.

II) La fecha en la cual el trabajo ejercido fue completado.

III) La firma y el número del certificado de la persona que esté aprobando la aeronave para que retorne al servicio.

2- Registro conteniendo la siguiente información:

I) El tiempo total en servicio de la estructura, cada motor y cada hélice.

II) Las condiciones actuales de las piezas de vida-limitada de cada estructura, motor, hélice, rotor y utensilios.

III) El tiempo desde la ultima revisión mayor de todos los artículos instalados en la aeronave, los cuales requieren una revisión mayor en un tiempo específico.

IV) La identificación del estado de inspección corriente de la aeronave, incluyendo los tiempos de las últimas inspecciones requeridas por el programa de inspección bajo el cual la aeronave y sus accesorios sean mantenidos.

V) El estado reciente de las directrices de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo el método de cumplimiento, el número del directorio de aeronavegabilidad (AD) y la fecha de revisión. Si el AD requiere acción periódica, el tiempo y la fecha cuando la próxima acción sea requerida.

VI) Copias de los formularios prescritos en el Párrafo 4.6 de la Parte IV de estas regulaciones para cada alteración mayor a la estructura y motores, rotores, hélices y accesorios instalados recientemente.

b) El propietario u operador deberá retener los registros siguientes para los períodos prescritos:

1- Los registros especificados en el Párrafo a) 1) de esta Sección, deberán ser retenidos hasta que el trabajo haya sido repetido o sustituido por otro trabajo o por un año después de que el trabajo se haya ejercido.

2- Los registros especificados en el Párrafo a) 2) de esta Sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave cuando la aeronave se vaya a vender.

3- Una lista de los defectos se le ha de entregar al dueño u operador registrado de acuerdo a la Sección 4.7 de la Parte IV de estas regulaciones. Deberá ser retenida hasta que los defectos sean reparados y la aeronave sea aprobada para el retorno al servicio.

c) El dueño u operador deberá hacer que todos los registros de mantenimiento para ser retenidos por esta Sección sean disponibles para inspección por un inspector autorizado por la D.G.A.C. para ejercer dicha inspección.

3.86 TRANSFERENCIA DE REGISTROS DE MANTENIMIENTO

Cualquier dueño u operador que venda una aeronave en este país, deberá transferirle al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros de esa aeronave, en forma de lenguaje simple o en forma de código para el comprador, siempre y cuando la forma del código usada provee la preservación y la recuperación de información de tal manera que sea aceptada por la D.G.A.C:

a) Los registros especificados en el Párrafo 3.85 a) 2) de esta Parte.

b) Los registros especificados en el Párrafo 3.85 a) 1) de esta Parte, que no sean incluidos en los registros cubiertos por el Párrafo a) de esta Sección, excepto que el comprador le permita al vendedor quedarse con la custodia física de tales registros.

Sin embargo, mientras que el vendedor tenga custodia física de tales registros, esto no exonera al comprador de sus responsabilidades establecidas en el Parráfo 3.85 c) de esta Parte, para hacerle los registros a la D.G.A.C., disponibles para inspección.

3.87 REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE MOTORES RECONSTRUIDOS

a) El dueño u operador podrá usar registros de mantenimiento nuevos, sin historia de operación previa para un motor de aeronave redificado por el fabricante o por una agencia aprobada por el fabricante.

b) Cada fabricante o agencia que le ceda un tiempo cero a un motor redificado deberá entrar en el registro nuevo lo siguiente:

1) Una declaración firmada, describiendo la fecha en que el motor fue redificado.

2) Cada cambio hecho como esté requerido por las directrices de aeronavegabilidad.

3) Cada cambio hecho en cumplimiento con los boletines de servicios del manufacturador, si la entrada es específicamente requerida en ese boletín.

c) Para el propósito de esta Sección, un motor redificado es un motor usado, que ha sido completamente desarmado, inspeccionado, reparado, si es necesario, armado de nuevo, probado y aprobado de la misma manera y con las mismas tolerancias y límites de un motor nuevo con piezas nuevas o usadas.

Sin embargo, todas las piezas usadas deberán confirmar con las tolerancias especificadas en los dibujos de producción y los límites para piezas nuevas o dimensiones de tamaños mayores o menores aprobados para un motor nuevo.

AVIONES DE CUERPO ANCHO, MULTIMOTORES Y PROPULSADOS POR TURBINAS

3.88 APLICABILIDAD

a) Las Secciones desde la 3.88 hasta 3.105 prescriben regulaciones operacionales, en adición a las prescritas en otras subpartes de estas regulaciones, gobernando la operación de aeronaves civiles multimotores, cuerpos grandes y propulsadas por turbinas, registradas en este país.

Las regulaciones de operación en esta subparte no se aplicarán a esas aeronaves cuando sean requeridas para operar de acuerdo a lo establecido en la Parte VI de estas regulaciones. La

Sección 3.81 de esta Parte prescribe un programa de inspección para las aeronaves grandes y de aviones de turbina (turbo jet y turbo hélice), con multimotores registrados en este país, cuando estén siendo operados bajo esta parte.

b) Operaciones que podrán ser conducidas bajo las reglas de esta subparte en vez de esas en la Parte VI de estas regulaciones cuando transporte común no sean involucrados, incluyen:

1) Vuelos de entrenamiento especiales.

2) Trabajos de operaciones aéreas, tales como fotografía aérea o demarcaciones, pero no incluyendo operaciones de control de incendios.

3) Demostraciones de vuelo de una aeronave para clientes interesados donde ningún cobro se haga, excepto los cobros especificados en el Párrafo d) de esta Sección.

4) Vuelos conducidos por el operador de una aeronave para transportación propia o la transportación de invitados, cuando ningún cobro, tasa o cuota se haga por la transportación.

5) El transporte de oficiales, empleados, invitados y propiedades de una compañía en una aeronave operada por esa compañía o el padrote o subsidiaria de esa compañía o del padrote, cuando la transportación esté dentro del alcance de e incidentamente a, el negocio de la compañía (otra que transporte por aire) y sin cobro, tasa o cuota, sea hecho por la transportación en exceso del costo de poseer, operar y mantener el avión, excepto que ningún cargo de ningún tipo se haga por la transportación no está dentro del alcance de e incidentalmente a, el negocio de esa compañia.

6) El transporte de oficiales, empleados e invitados de la compañia de una aeronave, siendo operada bajo un costo compartido, intercambiando o un acuerdo de posesión conjunta como está definido en el Párrafo c) de esta Sección.

7) El transporte de propiedades (otra cosa que correo) en una aeronave operada por una persona en el adelantamiento de un negocio o un empleo (otra cosa que transportación aérea) cuando la

transportación esté dentro del alcance de e incidentalmente a ese negocio o empleo y sin cobros, tasas o cuotas sean hechas para la transportación, otras que sean especificadas en el Párrafo d) de esta Sección.

8) El transporte de un equipo atlético, grupo deportista, grupo de coro u otro grupo similar en una aeronave, teniendo un propósito u objetivo común cuando no hay cobros, tasa o cuota de cualquier tipo hecha por cualquier persona de esa transportación.

9) El transporte de personas en una aeronave operada por una persona en el adelanto de un negocio (otra cosa que transportación por aire) para el propósito de venderles a ellos tierra, mercancías o propiedades incluyendo franquicias o autorizaciones para distribución, cuando el transporte esté dentro del adelantamiento a ese negocio y ningún cobro, tasa o cuota se le haya hecho por ese transporte.

c) Como está expresado en esta Sección:

1.- Un acuerdo de pago (time sharing agrement) significa un acuerdo donde la persona arrienda su avión con su tripulación a otra persona y ningún cobro se haga por los vuelos conducidos bajo este acuerdo aparte de aquellos especificados en el Párrafo d) de esta Sección.

2.- Un acuerdo de intercambio (interchange agreement) significa un acuerdo donde la persona arrienda su aeronave a otra persona en intercambio por un tiempo igual, cuando necesite en la aeronave de otra persona sin cobrar, ni tasa ni ninguna cuota es pagada, excepto que un cargo no podrá exceder la diferencia entre el costo de poseer, operar y mantener los dos aviones.

3.- Un acuerdo de pertenencia conjunta (joint ownership agreement) significa un acuerdo donde uno de los propietarios conjuntos de una aeronave emplea y provee la tripulación para esa aeronave cada uno de los propietarios conjuntos, registrados pagan una parte de los cargos especificados en el acuerdo.

d) Lo que se enumera a continuación podrá ser cobrado como gastos de un vuelo específico para la transportación, como se autoriza en los Subpárrafos b) 3), b) 7 y c) 1) de esta Sección:

1) Combustibles, aceite, lubricantes y otros aditivos.

2) Gastos de viajes para la tripulación incluyendo comida, hospedaje y tranportación terrestre.

3) Costos de hángar y de amarre que estén fuera de la base de operación de la aeronave.

4) Seguros obtenidos para el vuelo específico.

5) Costo de aterrizaje, impuestos de aeropuerto y otros gastos similares.

6) Aduana, permisos extranjeros y otros gastos similares que estén directamente relacionados con el vuelo.

7) Comidas y bebidas para el vuelo.

8) Transportación terrestre para pasajeros.

9) Planes de vuelos y servicios de contacto para las condiciones meteorológicas.

10) Un costo adicional equivalente a 100% de los gastos listados en el Subpárrafo 1) de este párrafo.

3.89 EQUIPOS DE VUELO E INFORMACION OPERACIONAL

a) El piloto de mando de una aeronave deberá asegurarse que los siguientes equipos, cartas aeronáuticas y datos en forma apropiada y vigente estén accesibles en la estación del piloto de la aeronave:

1) Una linterna, teniendo por los menos dos baterías tipo "D" o equivalente a éste, en buenas condiciones operacionales.

2) Una lista de verificación de cabina conteniendo los procedimientos requeridos en el Párrafo b) de esta Sección.

3) Cartas aeronáuticas pertinentes.

4) Para IFR, VFR, sobre la cima u operaciones de noche cada ruta navegacional pertinente, terminal aérea, aproximaciones y cartas de aterrizajes.

5) En el caso de aeronaves con multimotores, datos de ejecución de ascenso en caso de que haya un motor inoperativo.

b) Para cada lista de verificación de cabina, deberá contener los siguientes procedimientos y deberá ser usada por la tripulación, cuando opere la aeronave:

1) Antes de encender los motores.

2) Antes de despegue.

3) Crucero.

4) Antes de aterrizaje.

5) Después de aterrizaje.

6) Para los motores.

7) Emergencias.

c) Cada procedimiento de emergencia en la lista de verificación de chequeos requeridos en el Párrafo b) 7) de esta Sección, deberá contener los siguientes procedimientos como sea apropiado:

1) Operación de emergencia de los sistemas de combustible, hidraúlicos, eléctricos y mecánicos.

2) Operación de emergencia de los instrumentos y controles.

3) Procedimiento de motores inoperativos.

4) Cualquier otro procedimiento necesario para la seguridad.

d) Los equipos, cartas y datos prescritos en esta Sección, deberán ser usados por el piloto de mando y otro miembro de la tripulación cuando sea pertinente.

3.90 FAMILIARIZACION CON LIMITACIONES OPERACIONALES Y EQUIPOS DE EMERGENCIA

a) Cada piloto de mando de una aeronave deberá, antes de comenzar un vuelo, familiarizarse con el avión y con el manual de vuelo de ese avión, si uno es requerido y con cualquier indicación, señales de instrumentos o cualquier combinación de ellos, prescritos, como limitaciones de operación y las especificaciones de aeronavegabilidad, para esa aeronave, incluyendo lo especificado en la Sección 3.28 b).

b) Cada miembro de la tripulación requerida deberá, antes de comenzar un vuelo, familiarizarse a sí mismo con el equipo de emergencia instalado el cual haya sido asignado y con los procedimientos que deberá de seguir para el uso de ese equipo en una situación de emergencia.

3.91 EQUIPOS REQUERIDOS: SOBRE LA CIMA U OPERACIONES NOCTURNAS CON VFR

Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre la cima o de noche bajo VFR, al menos que ese avión sea equipado con instrumentos y equipos requeridos para operaciones IFR, de acuerdo con lo establecido en la Sección 3.30 d) de esta Parte y una luz de aterrizaje eléctrónica para operaciones nocturnas; cada instrumento y cada artículo de equipo requerido, deberá estar en condiciones operables.

3.92 EQUIPOS DE SUPERVIVENCIA PARA OPERACIONES SOBRE AGUA

a) Ninguna persona podrá despegar en una aeronave para un vuelo sobre agua no más de 50 millas náuticas de la costa más cercana, al menos que ese avión sea equipado con un preservador de vida (chaleco salvavida) o cualquier otro medio de flotación, que sea aprobado para el uso de cada ocupante de ese aeronave.

b) Ninguna persona podrá despegar en una aeronave para un vuelo sobre agua por más de 30 minutos de vuelo ó 100 millas náuticas de la costa más cercana, al menos que tenga el siguiente equipo de sobrevivencia abordo:

1) Un preservador de vida, equipado con una luz de localización de sobreviviente aprobado, para cada ocupante de ese avión.

2) Suficientes balsas (cada una equipada con una luz de localización de sobreviviente aprobada) de un grado de capacidad y flotación para acomodar los ocupantes de la aeronave.

3) Por lo menos un aparato de señal pirotécnica en cada balsa.

4) Un radio de señal de emergencia portátil, resistente al agua y flotante que sea capaz de transmitir en la frecuencia o frecuencias de emergencia (s) apropiada (s) y que sea totalmente independiente de la potencia eléctrica del avión.

5) Una soga de vida, que será atada a cada lado del fuselaje y guardada de tal manera que las líneas de vida sean rápidamente accesibles para el uso y permitir a los ocupantes de que se queden encima de las alas después de un amarizaje forzoso.

c) Las balsas de vida requeridas, preservadores de vida y aparatos de señal, deberán ser instalados en lugares que estén marcados conspicuosamente y fácilmente accesible en el evento de un armarenaje forzoso, en tiempos apreciables para procedimientos preparatorios.

d) Un juego de supervivencia, apropiadamente equipado para la ruta, de ser volada, deberá ir instalado en cada balsa.

3.93 EQUIPOS DE RADIO PARA OPERACIONES SOBRE AGUA

Tal como está previsto en los Párrafos c) y d) de esta Sección, ninguna persona podrá despegar en un avión para un vuelo sobre agua, que sea de más de 30 minutos de vuelo ó 100 millas náuticas de la costa más cercana, al menos que tenga por lo menos

los siguientes equipos de navegación y de radio comunicación que estén operables y sean apropiados para ser usados en las facilidades y que sean capaces de transmitir y recibir, en cualquier sitio de la ruta, por lo menos una facilidad superficial:

1) 2 transmisores.

2) 2 micrófonos.

3) 2 audífonos ó 1 audífono y una bocina.

4) 2 receptores navegacionales independientes.

5) 2 receptores de comunicación independientes.

Sin embargo, un receptor que pueda recibir ambas comunicaciones y señales navegacionales, podrá ser usado en vez de un receptor de comunicación separado y un receptor de señal navegacional separado:

b) Para el propósito de lo dispuesto en los Párrafos a) 4 y 5) de esta Sección, un receptor será independiente si la función de cualquier parte de éste no depende de las funciones de cualquier otro receptor.

c) No obstante lo indicado en el Párrafo a) de esta Sección, una persona podrá operar un avión en el cual los pasajeros, no sean transportados de un lugar donde las reparaciones o intercambios no puedan ser hechos, hacia un lugar donde puedan ser hechos, sin no más de uno de cada equipo dual de radiocomunicación y radionavegación específicados en los Párrafos a) 1) hasta el 5) de esta Sección.

d) No obstante lo provisto en el Párrafo a) de esta Sección, cuando ambos equipos de comunicación VHF y HF, requeridos para la ruta y el avión tenga 2 transmisores de VHF y dos receptores de comunicación de VHF, sólo un transmisor HF y un receptor HF serán requeridos para la comunicación.

3.94 EQUIPOS DE EMERGENCIA

a) Ninguna persona podrá operar un avión al menos que sea equipado con los equipos de emergencia citados en esta Sección.

b) Cada artículo del equipo:

1) Deberá ser inspeccionado de acuerdo con el Párrafo 3.81 e) de esta Parte para asegurar su continuidad de servicios e inmediata prontitud para su propósito intencionado.

2) Deberá ser fácilmente accesible a la tripulación.

3) Su método de operación deberá estar claramente indicado.

4) Cuando esté siendo transportado en un envase claramente marcado con lo que contenga y con la fecha de la última inspección,

c) Extinguidores de fuego de mano deberán ser equipados para el uso de la tripulación, pasajeros y compartimientos de carga de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y la cantidad del contenido del extinguidor deberá ser útil para los tipos de fuego que puedan ocurrir en los compartimientos donde el extinguidor será usado intencionadamente.

2) Por lo menos un extinguidor de fuego de mano deberá ser equipado y situado en o cerca de la cabina de vuelo, en un lugar que sea fácilmente accesible a la tripulación de vuelo.

3) Por lo menos un extinguidor de fuego deberá ser situado convenientemente en el compartimiento de pasajeros de cada avión, acomodando a más de 30 pasajeros.

4) Extinguidores de fuego de mano deberán ser instalados y asegurados de tal manera que no interfieran con la operación segura del avión o afecte adversamente la seguridad de la tripulación y los pasajeros.

Ellos deberán ser fácilmente accesibles y al menos que las ubicaciones de los extinguidores de fuego sean obvios, el almacenaje deberá ser debidamente identificado.

d) Juegos de primeros auxilios para el tratamiento de daños que puedan ocurrir durante el vuelo o en accidentes menores, deberán ser proporcionados.

e) Cada aeronave acomodando más de 19 pasajeros, deberá ser equipada con una hacha.

f) Cada aeronave para el uso de pasajeros deberá tener un megáfono portátil, operado por batería o megáfonos fácilmente accesibles a tripulantes que estén asignados para dirigir evacuaciones de emergencia, instalado de la siguiente manera:

1.- Un megáfono en cada avión con una capacidad de asiento de más de 60 pero menos de 100 pasajeros, en la parte más trasera de la cabina de pasajeros donde será fácilmente accesible desde un sillón de un auxiliar de vuelo normal.

Sin embargo la D.G.A.C. podrá ceder una desviación de los requerimientos de este subpárrafo, si se encuentra que otra localización será más útil para la evaluación de personas durante una emergencia.

2.- Dos (2) megáfonos en la cabina de pasajeros de cada avión con una capacidad de asiento de más de 90 pasajeros, uno instalado en la parte delantera y otro en la parte trasera donde será fácilmente accesible a un asiento normal de un auxiliar de vuelo.

3.95 REGLAS DE VUELO DE ALTITUD

a) No obstante lo dispuesto en la Sección 3.54 de esta Parte y excepto como está previsto en el Párrafo b) de esta sección, ninguna persona podrá operar bajo 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 3.71 de esta Parte, de operaciones nocturnas.

b) Esta Sección no se aplicará:

1) Durante autorización y aterrizaje.

2) Cuando una altura diferente sea autorizada por una concepción a esta Sección de acuerdo a la Sección 3.45 de esta Parte.

3) Cuando un vuelo es conducido bajo las condiciones meterológicas especiales de VFR establecidas en la Sección 3.67, de esta Parte con una autorización apropiada por el CTA.

3.96 SEÑALES DE FUMAR Y CINTURONES DE SEGURIDAD

a) Excepto como está previsto en el Párrafo b) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave de pasajeros al menos que esté equipada con señales que sean visibles para los pasajeros y auxiliares de vuelo en la cabina para notificarlos de cuando sea prohibido fumar y cuando los cinturones deban de ser abrochados.

Las señales deberán ser construidas de tal manera que la tripulación pueda prenderlas y apagarlas y deberán ser prendidas para cada depegue y cada aterrizaje y cuando de otra manera sea considerado o necesario por el piloto de mando.

b) El piloto de mando operando un avión que no esté equipado como está previsto en el Párrafo a) de esta Sección, deberá asegurarse de que los pasajeros sean notificados oralmente cada vez que sea necesario para abrochar sus cinturones y cuando el fumar sea prohibido.

3.97 INSTRUCCIONES AL PASAJERO

a) Antes de cada despegue el piloto de mando de una aeronave de pasajeros deberá asegurarse de que todos los pasajeros hayan recibido instrucciones oralmente en los siguientes casos:

1) Fumar.

2) Uso de cinturones de seguridad.

3) Localizaciones y modo de abrir las puertas de salida de emergencia.

4) Localización de equipos de supervivencia.

5) Procedimiento para casos de amarizajes forzosos y el uso de equipos de flotación requeridos en la Sección 3.92 de esta Parte para un vuelo sobre agua.

6) El modo de uso normal y de emergencia de equipos de oxígeno instalados en la aeronave.

b) Las instrucciones orales requeridas en el Párrafo a) de esta Sección deberán ser comunicadas por el piloto de mando o un miembro de la tripulación, pero no tendrán que ser comunicadas cuando el piloto de mando determine que los pasajeros están familiarizados con los contenidos de estas instrucciones. Podrán ser suplementadas en tarjetas para el uso de cada pasajero conteniendo:

1) Un diagrama y método de operación de las salidas de emergencia.

2) Otras instrucciones necesarias para el uso de equipos de emergencia.

Cada tarjeta usada de acuerdo a este párrafo deberá estar convenientemente situada en el avión para el uso de cada pasajero y deberá contener información que sólo sea pertinente al tipo y modelo de aeronave al cual será usado.

3.98 CINTURONES DE HOMBROS

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave categorizada como transporte, al menos que cada sillón de la cabina de vuelo sea equipado con una combinación de cinturones de seguridad y de hombros que reunan los factores de resistencia inercia diseñada establecidos bajo los fundamentos de certificación de la aeronave.

3.99 EQUIPAJES ABORDO

Ningún piloto de mando de un avión teniendo una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros podrá permitirle a un pasajero que lleve su equipaje abordo del avión, excepto:

a) En un compartimiento de equipaje apropiado, o como está previsto en la Sección 3.100 de esta Parte.

b) Debajo de un sillón de pasajeros de tal manera que no se deslice hacia adelante en caso de un impacto lo suficientemente severo que induzca las máximas fuerzas de inercia diseñadas bajo los fundamentos de certificación de la aeronave. Mecanismos de restricción también deberán limitar el movimiento del equipaje hacia los lados y que también reunan los fundamentos limitados de movimientos hacia los lados diseñados bajo la certificación del avión.

3.100 TRANSPORTACION DE CARGA

a) Ningún piloto de mando podrá permitir carga, incluyendo equipaje, de ser transportado en un avión, al menos que:

1) Sea transportada dentro de una red para equipaje, depósito o compartimiento instalados en el avión.

2) Esté asegurada por maneras aprobadas por la D.G.A.C.

3) Sea transportada de acuerdo con cada uno de los siguientes casos:

I) Que sea asegurada apropiadamente por un cinturón de seguridad u otro tipo de amarre que sea suficientemente fuerte, de tal manera que elimine la posibilidad de moverse durante cualquier condición terrestre o de vuelo normalmente anticipada.

II) Que sea empaquetada o cubierta de tal manera que evite daños o accidentes a pasajeros.

III) Que no imponga ningún tipo de resistencia a la estructura del piso que exceda la limitación de resistencia para ese componente.

IV) Que no sea situada en una posición que restrinja el acceso al uso de cualquier salida de emergencia regular o requerida, o el uso del pasillo entre la tripulación o el compartimiento de pasajeros.

V) Que no sea transportada directamente sobre pasajeros sentados.

b) Cuando la carga sea transportada en compartimientos de carga que sean diseñados para requerir la entrada física de miembros de la tripulación para extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante un vuelo, la carga deberá ser embarcada de tal manera que pueda permitirles a los miembros de la tripulación alcanzar eficientemente cualquier parte del compartimiento con los contenidos de un extinguidor de fuego de mano.

3.101 LIMITACION DE PESO DE UN AVION CON CATEGORIA DE TRANSPORTE

Ninguna persona podrá despegar una aeronave de categoría transporte, excepto de acuerdo con las limitaciones de peso prescritas para ese avión en la Sección 3.34 de esta Parte.

3.102 OPERANDO EN CONDICIONES DE HIELO

DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.

3.103 REQUERIMIENTOS PARA INGENIERO DE VUELO

a) Ninguna persona podrá operar las siguientes aeronaves sin un miembro de la tripulación de vuelo vigente:

1) Una aeronave por la cual un certificado de tipo haya sido expedido antes del 2 de enero de 1964, teniendo un peso máximo de despegue certificado de no más de 80,000 libras.

2) Una aeronave con un certificado de tipo expedido después del 1 de enero de 1964, por 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 requerido en una aeronave al menos que, dentro de los seis meses calendarios precedentes, la persona haya tenido por lo menos 50 horas de vuelo como un ingeniero de vuelo en esa aeronave o la D.G.A.C. haya revisado a esa persona en ese tipo de aeronave y haya determinado que esa persona está familiarizada y es competente con todos los procedimientos operacionales e información esencial vigente.

3.104 REQUERIMIENTOS PARA PILOTO DE SEGUNDO MANDO

a) Excepto como está expresado en el Párrafo b) de esta Sección, ninguna persona podrá operar las siguientes aeronaves sin un piloto que haya sido designado como piloto de segundo mando de esa aeronave:

1) Una aeronave grande, excepto que una persona podría operar un aeronave sin piloto de segundo mando, si la aeronave está certificada para la operación con un solo piloto.

2) Una aeronave multimotor de turbina (turbo jet) en la cual 2 pilotos son requeridos bajo los requerimientos del certificado de tipo de esa aeronave.

b) La D.G.A.C., podrá expedir una carta de autorización para la operación de una aeronave sin que haya cumplido con los requerimientos anteriormente señalados en el Párrafo a) de esta Sección, si esa aeronave está diseñada para y con un certificado de tipo que autorice un solo piloto en la estación. La autorización contendrá cualquier condición que la D.G.A.C. encuentre necesaria para una operación segura.

c) Ninguna persona podrá designar a un piloto que sirva como piloto de segundo mando ni tampoco cualquier piloto podrá servir como piloto de segundo mando de una aeronave requerida bajo esta Sección para tener 2 pilotos, al menos que ese piloto reuna las calificaciones para piloto de segundo mando prescritas en la Sección 2.31 de la Parte II de estas regulaciones.

3.105 REQUERIMIENTOS PARA AUXILIAR DE CABINA

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave al menos que el siguiente número de auxiliares de vuelo esté abordo de la aeronave:

1.- Para aeronaves con capacidad para más de 19 pasajeros, pero menos de 51 pasajeros abordo: un auxiliar de vuelo.

2.- Para aeronaves con capacidad para más de 50 pasajeros, pero menos de 101 pasajeros abordo: 2 auxiliares de vuelo.

3.- Para aeronaves con capacidad para más de 100 pasajeros abordo: 2 auxiliares de vuelo, más 1 auxiliar de vuelo adicional para cada unidad (o parte de una unidad) de 50 pasajeros sobre 100.

b) Ninguna persona podrá servir como auxiliar de vuelo en una aeronave como es requerido en el Párrafo a) de esta Sección, al menos que esa persona le haya demostrado al piloto de mando su familiarización con las funciones necesarias para ejercer en una situación de emergencia o una situación requiriendo una evacuación de emergencia y tenga la capacidad de usar los equipos de emergencias instalados en esa aeronave para la ejecución de esas funciones.

NOTIFICACION Y REPORTAJES DE ACCIDENTES O INCIDENTES DE AERONAVES Y AERONAVES VENCIDAS Y PRESERVACION DE RESTOS DE AERONAVES, CORREO, EQUIPAJE, CARGA Y REGISTROS

3.106 APLICABILIDAD.

a) Esta subparte contiene reglas pertenecientes a:

1) Notificación y reportajes de accidentes e incidentes de aeronaves y otras ciertas ocurrencias en la operación de aeronaves cuando se involucren aeronaves civiles registradas en este país, donde sea que ocurran, o aeronaves extranjeras cuando tales eventos ocurran en este país.

2) Preservación de restos de aeronaves, correo, equipaje, carga y registros involucrando a todas las aeronaves civiles de este país.

3.107 DEFINICIONES

a) Las siguientes palabras o frases usadas en esta subparte son definidas de la siguiente manera:

1) Accidente de aeronave.

Significa una ocurrencia asociada con la operación de una aeronave la cual toma lugar entre el tiempo que cualquier persona aborda la aeronave con la intención de volar hasta el tiempo en el cual todas esas personas han desembarcado, y en que cualquier persona muere o sufre daños serios como resultado de estar en o cerca de la aeronave o por contacto directo con la aeronave o cualquier cosa unida a ella o cuando la aeronave reciba daños sustanciales.

2) Daño fatal.

Significa cualquier daño que resulte con la muerte dentro de 30 días del accidente.

3) Incidente.

Significa una ocurrencia que no sea otra que un accidente, asociada con la operación de una aeronave, la cual afecte o pueda afectar la seguridad de la operación.

4) Operador.

Significa cualquier persona que cause o autorice la operación de una aeronave, tal como el dueño o arrendatario de una aeronave.

5) Daño serio.

Significa cualquier daño en el cual:

I) Requiera hospitalización por más de 48 horas, comenzando dentro de 7 días de la fecha cuando el daño fuera recibido.

II) Cause severas hemorragias, daños en los nervios, músculos o tendones.

III) Resulte con una fractura de cualquier hueso (excepto fracturas simples de los dedos de las manos y de los pies o naríz).

IV) Involucre a cualquier órgano interno.

V) Involucre quemaduras de segundo o tercer grado o cualquier quemadura afectando a más del 5% de la superficie del cuerpo.

6.- Daños sustanciales.

Significa daños o fallos estructurales, cuales afecten adversamente la fuerza, desempeño o característica de vuelo de la aeronave, y el cual normalmente debería requerir reparaciones mayores o reemplazo del componente afectado.

Avería de motor o daños limitados a un motor si solamente un motor esta averiado o falla, cubierta de motores y carenajes doblados, abolladuras, pinchadas en las pieles de metal o de telas, daños terrestres de rotores o en aspas de hélices, daños al tren de aterrizaje, ruedas, llantas, flaps, accesorio de motores, frenos o puntas de las alas no son considerados "daños sustanciales" para el propósito de esta subparte.

3.108 NOTIFICACION INMEDIATA

a) El operador de una aeronave deberá notificar inmediatamente y por la vía más rápida disponible a la D.G.A.C., cuando:

1) Un accidente de aeronave o cualquiera de los siguientes incidentes listados hayan ocurrido:

I) Avería o falla del sistema de control de vuelo.

II) Inhabilidad de cualquier miembro de la tripulación de ejercer su deber como resultado de un daño o una enfermedad.

III) Avería de algun componente estructural de un motor de turbina, excluyendo las venas o aspas de la turbina y el compresor.

IV) Fuegos en vuelo.

V) Colisión de aeronaves en vuelo.

2.- Una aeronave es vencida y es creída de haber sido involucrada en un accidente.

3.109 **INFORMACION A SER ENTREGADA DURANTE UNA NOTIFICACION**

a) La notificación requerida en la Sección 3.108, deberá contener la siguiente información, al extremo de que esté disponible:

1) Tipo, nacionalidad y señales de registro de la aeronave.

2) Nombre del dueño y operador de la aeronave.

3) Nombre del piloto de mando.

4) Fecha y hora del accidente.

5) Ultimo punto de salida y punto de aterrizaje intencionado de la aeronave.

6) Posición de la aeronave en relación con un punto geográfico fácilmente definido.

7) Número de personas abordo, número de fallecidos y número de los gravemente heridos.

8) Naturaleza del accidente, el estado del tiempo y magnitud del daño de la aeronave, siempre y cuando sea conocido.

9) Una descripción de cualquier tipo de explosivos, materiales radioactivos o cualquier otro artículo peligroso que llevaba.

3.110 **PRESERVACION DE RESTOS DE AERONAVES, CORREO, CARGA Y REGISTROS**

a) El operador de una aeronave involucrado en un incidente o accidente por el cual la notificación deberá ser reportada será responsable por la preservación a la extensión posible de cualquier resto de aeronave, carga y correo abordo de la aeronave y todos los registros, incluyendo todos los medios de grabación de vuelo,

mantenimiento y grabadoras de voces, pertenecientes a la operación y mantenimiento de la aeronave y el aviador hasta que la D.G.A.C. se haga cargo de ahí en adelante o un descargo sea otorgado.

b) Antes del tiempo de que la D.G.A.C. o sus representantes tomen custodia de los restos de la aeronave, correo, equipaje y carga, tales restos, correo equipaje y carga podrán ser destorbados o movidos sólo hasta donde la extensión sea necesaria de la manera siguiente:

1) Para remover personas heridas o atrapadas en los restos.

2) Para proteger los restos de daños más intensos.

3) Para proteger al público de daños.

c) Donde sea necesario remover los restos de las aeronaves, correo, equipaje y carga, dibujos, notas descriptivas y fotografías, deberán ser hechas si es posible, de la posición original y condición de los restos y señales significantes de impacto.

d) El operador de una aeronave involucrada en un accidente o incidente como está definido en esta subparte, deberá de retener todos los registros y reportes, incluyendo todos los documentos internos y memorándum relacionados con el accidente o incidente hasta que haya sido autorizado por la D.G.A.C. de lo contrario.

3.111 REPORTES Y DECLARACIONES QUE DEBERAN SER DEPOSITADOS

a) El operador deberá entregar un reporte escrito a la D.G.A.C. en una forma y con tales detalles como la D.G.A.C. pueda requerirdo de la forma siguiente:

1) Dentro de 10 días después del accidente.

2) Cuando después de 7 días, una aeronave vencida esté todavía en ausencia.

3) Un reporte de un incidente por el cual una notificación sea requerida de acuerdo al Párrafo 3.108 a), deberá ser depositado sólo cuando sea requerido por la D.G.A.C.

b) Declaración de miembros de la tripulación. Cada miembro de la tripulación, si está apto físicamente en el momento que el reporte sea sometido, deberá añadir una declaración describiendo los hechos, condiciones y circunstancias relacionados con el accidente o incidente como a él le haya parecido. Si el miembro de la tripulación está incapacitado, él deberá someter la declaración tan pronto esté fisícamente hábil.

c) Donde depositar los reportes. El operador de una aeronave deberá depositar cualquier reporte en la D.G.A.C.

CARGAMENTO DE ARTICULOS PELIGROSOS Y MATERIALES MAGNETIZADOS

3.112 APLICABILIDAD

Esta Sección describe las regulaciones incorporadas en esta parte pertinentes al cargamento de materiales dañinos, mercancías peligrosas y artículos magnetizados en cualquier aeronave civil operada en este país.

3.113 PROHIBICIONES EN CONTRA DEL CARGAMENTO DE MATERIALES DAÑINOS, MERCANCIAS PELIGROSAS Y ARTICULOS MAGNETIZADOS.

Al menos que expresamente sea permitido bajo condiciones prescritas y requerimientos en el documento citado en esta Sección, ninguna persona podrá permitir el cargamento en cualquier aeronave civil operada en este país cualquier artículo prohibido por la más reciente edición del Anexo 18 de la Convención en Artículos Internacionales de la Aviación Civil, "La Transportación Segura de Mercancía por el Aire".

Como enmendado o revisado en el tiempo en que la operación pertinente a la aeronave.

3.114 PROCEDIMIENTOS Y PRACTICAS RECOMENDADAS POR LA OACI INCORPORADAS EN ESTA PARTE.

OACI Anexo 18- El Transporte de Mercancías Peligrosas por el Aire, 1ra. edición enero 1983, como fuera enmendada hasta el 1ro. de enero del 1987, y todas las publicaciones subsecuentes del Anexo 18 y enmendadas a la fecha de cualquier operación de aeronave sujeta a la provisión y requerimientos de esta subparte y todas las referencias dentro, serán incorporadas en la Parte III de las regulaciones de aviación civil de este país.

APENDICE A

OPERACIONES DE CATEGORIA II: MANUAL, INSTRUMENTOS Y EQUIPOS

MANTENIMIENTO

I- MANUAL DE CATEGORIA II

a) Solicitud para aprobación. Un solicitante para la aprobación de un manual de categoría II o una enmienda para una aprobación de un manual de categoría II deberá someter el manual o enmienda propuesto a la D.G.A.C. Si la solicitud requiere un programa de evaluación, deberá incluir lo siguiente:

1- El lugar donde se encuentre el avión y el lugar donde las demostraciones serán conducidas.

2- La fecha cuando las demostraciones sean comenzadas (por lo menos 10 días después de la entrega de la solicitud).

b) Contenido. Cada manual de categoría II deberá contener lo siguiente:

1- El número de registro, marca y modelo de avión de quien aplique

2- Un programa de mantenimiento como está especificado en el Párrafo 4) (programa de mantenimiento) de este apéndice.

3- Los procedimientos e instrucciones con el reconocimiento de la altura de decisión (DH), información de uso de la distancia visual de la pista (RVR), control de aproximación frustrada, uso de equipos aéreos de baja aproximación, altura mínima para el uso del piloto automático, fallos de equipos e instrumentos, sistemas de preaviso y otros procedimientos y limitaciones que puedan ser necesarios por la D.G.A.C.

2- EQUIPOS E INSTRUMENTOS REQUERIDOS

Los instrumentos y equipos listados en esta Sección deberán ser instalados en cada avión operado bajo categoría II. Esta Sección no requiere duplicación de instrumentos y equipos requeridos por en la Sección 3.30 o cualquier otra previsión de estas regulaciones.

a) Grupo I.

Los instrumentos señalados a continuación serán necesarios para formar parte del grupo I:

1- Dos localizadores y sistemas de receptores de trayectoria de descenso. Cada sistema deberá proveer una exhibición de ILS BASICA y cada lado del panel de instrumentos deberá contener una exhibición básica de ILS. Sin embargo, una antena localizadora y una antena de trayectoria de descenso podrán ser usadas.

2- Un sistema de comunicación que no afecte la operación de al menos uno de los sistemas ILS.

3- Un receptor de radiobaliza que provea indicaciones visuales y de oido de la radiobaliza exterior intermedia.

4- Dos sistemas de indicación longitudinal y lateral giroscópicas.

5- Dos sistemas de indicación de dirección.

6- Dos sistemas indicadores de velocidad anemométrica.

7- Dos altímetros que sean ajustables para presión barométrica, cada uno conteniendo tarjetas de corrección para errores en la escala del altímetro y para la altura de las ruedas del avión. Dos altímetros sensitivos que sean ajustables para presión barométrica, teniendo marcas con intervalos de 20 pies y cada uno conteniendo una tarjeta de corrección para errores de escala en el altímetro y para la altura de las ruedas del avión.

8- Dos indicadores de velocidad vertical.

9- Un sistema de mando de vuelo guiado que consista de un coplador de aproximación automática o un sistema de dirección de vuelo. Un sistema de dirección de vuelo deberá exhibir informaciones computadas como mandos de viraje con relación a un localizador ILS y, en el mismo instrumento, información computada de mando de cabeceo con relación a información básica de ILS con trayectoría de descenso. Un acoplador de aproximación automática deberá proveer, por lo menos viraje automático con relación a un localizador. El sistema de mandos de vuelos guiados podrá ser operado desde uno de los sistemas receptores requeridos en el subpárrafo 1) de este párrafo.

10- Para operaciones de categoría II con una decisión de altura de menos de 150 pies, un receptor de radiobaliza proporcionando indicaciones visuales y de oido de la radiobaliza interna o un radio altímetro.

b) Grupo II.

1- Sistema de advertencia para la detención de fallos en el sistema para el aviso del piloto en los Articulos 1), 4), 5) y 9) del Grupo I y, si instalado, para el uso en operaciones de categoría II, el radio altímetro y sistema de aceleradores automáticos.

2- Controles dobles.

3- Un sistema de presión estática ventilada instalado externamente con una fuente de presión estática alterna.

4- Un limpia parabrisas u otro medio equivalente de proveer visibilidad adecuada desde la cabina de vuelo para una transición visual segura para cualquier piloto para roques de tierra y rodajes.

5- Un modo de calentamiento para cada sistema de velocidad anemométrica o tubos pitot instalados o un modo equivalente para prevenir cualquier fallo debido a congelación creada en el sistema de pitot.

3- APROBACION DE EQUIPOS E INSTRUMENTOS

a) Generalidades. Los instrumentos y equipos requeridos en el Párrafo II (equipos e instrumentos requeridos) en esta parte, deberán ser aprobados como está previsto en esté artículo antes de ser usados en operaciones de categoría II. Antes de presentar una acción para la aprobación de equipos e instrumentos, deberá ser enseñado que, desde el principio de los doce meses calendarios antes de la fecha de entrega que:

1) El equipo de trayectoria de descenso y el localizador ILS hayan sido verificados de acuerdo a las instrucciones del fabricante y encontrado que reunen las normas técnicas pertenecientes a "normas de ajuste para localizadores a bordo y receptores de trayectorias de descenso" prescritos por la D.G.A.C.

2) Los altímetros y los sistemas de presión estática hayan sido probados e inspeccionado de acuerdo con apendice d) hasta la Parte IV de estas regulaciones; y

3) Cualquier otro instrumento o artículos de equipos especificados en el Párrafo 2 a) de este apéndice que haya sido listado en el organigrama de mantenimiento propuesto, hayan sido verificados en banco y encontrado que reunen las especificaciones del fabricante.

b) Sistema de vuelo de mando guiado. Todos los componentes del sistema de vuelo de mando guiado deberán ser aprobados e instalados por el programa de evaluación especificado en el Párrafo e) de esta Sección, si no han sido aprobados para operaciones de categoría II, bajo procedimientos de certificación de tipo suplemental. En adición, cambios subsecuentes de marca, modelo o

diseño de estos componentes deberán ser aprobados por este párrafo. El sistema de guía de aproximación frustrada computada deberá ser aprobado de la misma manera, si fuese usado en categoría II.

c) Radio Altímetro. Un radio altímetro deberá reunir el criterio de eficiencia de este párrafo para la aprobación original y después de cada alteración subsecuente:

1) Deberá de exhibir claramente y positivamente a la tripulación de vuelo la altura de las ruedas por encima del terreno del tren de aterrizaje principal.

2) Deberá de exhibir la altura de las ruedas por encima del terreno con una presición de + -5 pies o 5%, cualquiera que sea mayor, bajo las siguientes condiciones:

I) Angulos de cabeceo de 0 grado a + -5 grados, alrededor del medio de actitud de aproximación.

II) Angulos de banqueo de 0 grado a 20 grados en cualquier dirección.

III) Velocidades delanteras desde una velocidad mínima de aproximación hasta 200 nudos.

IV) Velocidades descenso de 0 a 15 pies por segundo en alturas desde 100 a 200 pies.

3) Sobre un terreno nivelado, deberá rastrear la altura actual del avión sin oscilación o atraso significante.

4) Con el avión a una altura de 200 pies o menos cualquier cambio brusco de terreno representando no más de un 10% de la altura del avión, no deberá causarle al altímetro que se desate, y la respuesta del indicador, con tales cambios no deberá exceder 0.1 segundos, y en adición, si el sistema se desata por cambios mayores, deberá de readquirir la señal en menos de un segundo.

5) Los sistemas que contengan facciones de interruptor de botones para prueba (push-to-test) deberán probar el sistema entero (con o sin antena) a una altura simulada de menos de 50 pies.

6) El sistema deberá proveerle a la tripulación de vuelo un despliegue de aviso de fallo de energía o una ausencia de retorno de señales de tierra dentro del alcance diseñado de alturas operacionales.

d) Otros equipos e instrumentos. Cualquier otro instrumento o artículos de equipo requeridos en el Párrafo II de este apéndice, deberán ser capaces de operaciones como sea necesario para operaciones de baja cateorías II. La aprobación será también requerida después de cada alteración subsecuente a estos instrumentos y artículos del equipo.

e) El Programa de evaluación.

1) Solicitud. Aprobación para la evaluación será requerida como parte de la solicitud para aprobación del manual de categoría II.

2) Demostraciones. Al menos que de otra manera sea autorizado por la D.G.A.C., el programa de evaluación para cada avión requerirá las demostraciones especificadas en este párrafo. Por lo menos 50 aproximaciones en cada una de las tres facilidades de ILS deberán ser voladas bajo condiciones de instrumento simulado con una altura de decisión de 100 pies y 90% de las aproximaciones totales hechas deberán ser exítosas.

Una aproximación exitosa serán aquella que:

I) A la altura de decisión de 100 pies, la velocidad del viento indicada y el rumbo sean satisfactorias para el enderezamiento para aterrizaje normal (velocidad deberá ser 15 nudos de la velocidad del viento programada pero no podrá ser menos de la velocidad umbral computada, si aceleradores automáticos son usados).

II) El avión a una altura de decisión de 100 pies sea posicionado de tal manera que la cabina esté dentro y rastrearse para permanecer dentro del límite lateral de la pista extendida.

III) La Desviación de una trayectoria de descenso después de salirse de la radiobaliza exterior no exceda un 50% de la escala completa de dirección como está desplegado en el indicador ILS.

IV) Ningún cambio rudo inusual o cambios excesivos de actitud ocurran después de salirse de la radiobaliza intermedia.

V) En caso de que el avión esté equipado con un acoplador de aproximación sea desconectado a una altura de decisión que le permita la continuación de una aproximación y un aterrozaje normal.

3) Registros. Durante el programa de evaluación, la siguiente información deberá ser mantenida por el aplicante para el avión con respecto a cada aproximación y hecha disponible a la D.G.A.C. cuando sea pedida en los siguientes casos:

I) Cada deficiencia encontrada en equipos aereotransportados y equipos que hayan prevenido la inicialización de una aproximación.

II) Las razones por la descontinuación de una aproximación incluyendo la altura sobre la pista en la cual fue descontinuada.

III) Control de velocidad a una altura de decisión de 100 pies si aceleradores automáticos fueron usados.

IV) Condiciones de ajuste del avión (trim) al momento de desconectar el acoplador automático con respecto a la continuación del enderezamiento para aterrizaje.

V) Posición del avión en la radiobaliza intermedia y en una altura de decisión ambas indicadas en un diagrama del despliegue básico del ILS y un diagrama de la pista extendida hacia la radiobaliza intermedia. Punto de toque estimado deberá ser indicado en el diagrama de la pista.

VI) Compatibilidad del director de vuelo con el acoplador automático, si es aplicable.

VII) Calidad de ejecución del sistema completo.

4.- Evaluación.

Una evaluación final del sistema de control de vuelo será hecha luego de una demostración completa que sea exitosa. Si ninguna tendencia de daños haya sido demostrada, el sistema será aprobado para instalación.

4- PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

a) Cada programa de mantenimiento deberá contener lo siguiente:

1) Una lista de cada instrumento y unidades del equipo especificadas en el Párafo II de este apéndice que estén instalados en el avión y aprobados para operaciones de categoría II, incluyendo la marca y modelo de esos especificados en el Párrafo II a).

2) Un itinerario que provea la eficiencia de inspecciones bajo el subpárrafo dentro de tres meses calendarios después de la fecha de la última inspección, la inspección deberá ser hecha por una persona autorizada por Parte IV de estas regulaciones, excepto que cada inspección alterna podría ser reemplazada por una prueba de vuelo funcional. Esta prueba de vuelo funcional deberá ser ejecutada por un piloto con categoría II para el tipo de avión de ser probado.

3) Un itinerario que provee la eficiencia de pruebas de banco para cada instrumento y unidad del equipo que sea especificado en el Párrafo II de este apéndice a) dentro de 12 meses calendarios después de la fecha de la última prueba de banco.

4) Un itinerario que provea la eficiencia de una prueba e inspección de cada sistema de presión estática de acuerdo con el apendice d) de la Parte IV de estas regulaciones dentro de 12 meses calendarios después de la fecha de la prueba de inspección.

5) Los procedimientos para la eficiencia de las inspecciones periódicas y pruebas de vuelo funcionales para determinar la habilidad de cada instrumento listado y cada unidad de equipo especificado en el Párrafo II a) de este apéndice para funcionar como aprobado para operaciones de categoría II, incluyendo un procedimiento para grabar pruebas de vuelo funcionales.

6) Un procedimiento para asegurar de que el piloto esté informado de todos los defectos e instrumentos y unidades del equipo listado.

7) Un procedimiento para asegurar que la condición de cada instrumento y cada unidad de equipo en los cuales mantenimiento sea ejecutado por lo menos igual que su condición de aprobación para categoría II antes de que sea retornado a servicio para operaciones de categoría II.

8) Un procedimiento para la entrada en los registros de mantenimiento requeridos por la Sección 4.6 de la Parte IV de estas regulaciones que señale la fecha, el aeropuerto y las razones de cada operación de categoría II descontinuada por un fallo de un instrumento o unidad de equipo listado.

b) Prueba de banco.

Una prueba de banco requerida por este párrafo deberá de cumplir con este párrafo lo siguiente:

1) Deberá ser ejecutado por una estación de reparación certificada en posesión de una de las siguientes calificaciones como sea apropiado al equipo verificado:

I) Una clasificación de instrumento.
II) Una clasificación de radio.

2.- Deberá consistir del removimiento de un instrumento o unidad del equipo y eficiencia de lo siguiente:

I) Una inspección visual por limpieza, amenaza de fallo y la necesidad de lubricación, reparación o reemplazo de piezas.

II) Correcciones de artículos encontrados por inspección visual.

III) Calibración de por lo menos a las especificaciones del fabricante al menos que de otra manera sea especificado en el manual aprobado de categoría II para la aeronave en el cual el instrumento o unidad de equipo sea instalado.

c) Extensiones.

Luego de la terminación del ciclo de mantenimiento de 12 meses calendarios, una solicitud para extender el período de verificación, pruebas e inspecciones, será aprobada si demuestra que la eficiencia de equipos particulares justifica la extención requerida.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE IV JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE IV

MANTENIMIENTO
DE AERONAVES Y COMPONENTES
MANTENIMIENTO PREVENTIVO,
RECONSTRUCCION Y ALTERACION

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE IV JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE IV

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADO ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONATICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE IV JULIO 94

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

I N D I C E

MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONTRUCCION Y ALTERACIONES

4.1 APLICABILIDAD

4.2 REGISTRO DE REPARACION MAYOR Y RECONSTRUCCION

4.3 PERSONAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y ALTERACIONES.

4.4 APROBACION PARA RETORNAR AL SERVICIO DESPUES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION O ALTERACION.

4.5 PERSONAS AUTORIZADAS PARA APROBAR AERONAVES, ESTRUCTURAS, MOTORES DE AERONAVES, HELICES, INSTRUMENTOS O PARTES DE COMPONENTES PARA RETORNARLO AL SERVICIO DESPUES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO,RECONSTRUCCION O ALTERACION.

4.6 CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIONES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y RESGISTRO DE ALTERACION, (EXCEPTO INSPECCIONES REALIZADAS DE ACUERDO CON LA PARTE III DE ESTAS REGULACIONES).

4.7 CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIONES DE LOS REGISTROS PARA INSPECCIONES CONDUCIDAS BAJO LA PARTE III DE ESTAS REGULACIONES.

4.8 REGISTROS DE MANTENIMIENTO, FALSIFICACION, REPRODUCCION O ALTERACION.

4.9 REGLAS DE FUNCIONAMIENTO: GENERALES

4.10 REGLA DE FUNCIONAMIENTO ADICIONAL PARA INSPECCIONES.

4.11 LIMITACIONES DE AERONAVEGABILIDAD.

4.12 DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD.

4.13 ANEXOS (A; B; C; D; E; F;).

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONTRUCCION Y ALTERACIONES

4.1 APLICABILIDAD

a) Excepto como se establece en el Párrafo b) de esta Sección , esta Parte dispone las siguientes reglas gubernativas para el mantenimiento, reconstrucción y alteraciones:

1.- Aeronaves que tengan un certificado de aeronavegabilidad y una licencia de aeronave emitida por la DGAC.

2.- Aeronaves extranjeras civiles registradas en acarreo común o de correspondencia según las previsiones de la Parte VI de estas regulaciones.

3.- Estructura, motores de aeronaves, hélices, instrumentos y partes de componentes de tales aeronaves.

b) Esta Parte no se aplicará a ninguna, para las cuales un certificado de aeronavegabilidad experimental haya sido emitido; solamente una clase diferente que haya sido previamente emitida para esa aeronave.

4.2 REGISTRO DE REPARACION MAYOR Y RECONSTRUCCION

a) Ninguna persona deberá describir en ningún registro de mantenimiento o formulario de una aeronave, estructura, motor de aeronave, hélice, instrumentos o partes de componentes que hayan sido acondicionadas solamente en los siguientes casos:

1.- Usando métodos, técnicas y prácticas aceptables para la DGAC si han sido desarmadas, limpiadas, inspeccionadas, reparadas como sea necesario y rearmadas.

2.- Esto haya sido probado de acuerdo a datos estandares y técnicas aprobadas o de acuerdo a estandares corrientes y datos técnicos desarrollados y documentados por el propietario del tipo de certificado o tipo de certificado suplementario o materiales, partes, proceso o instrumentos aprobados por el Estado del fabricante aceptable para la DGAC.

b) Ninguna persona deberá describir o hacer entrada de mantenimiento, de la estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes cuando sean reconstruidos, solamente si los mismos han sido desarmados, limpiados, inspeccionados y reparados, si es necesario, rearmarlo y probado a las mismas tolerancias y límites como un artículo nuevo, usando partes nuevas o usadas que deberán de estar conformes a una tolerancia y límite de una parte nueva.

4.3 PERSONAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y ALTERACIONES

a) Excepto como está previsto en esta Sección, ninguna persona deberá mantener, reconstruir, alterar o ejecutar mantenimiento preventivo de una aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes, la cual es aplicada en esta Parte. Aquellos artículos en los cuales su ejecución sea una alteración mayor o reparación mayor o mantenimiento preventivo, estarán listados en el Anexo A.

b) El poseedor de una licencia de mecánico deberá ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo a los privilegios y limitaciones de esa licencia como se prevee en el Reglamento de Licencias.

c) Una persona trabajando bajo la supervisión de un poseedor de una licencia de mecánico, deberá ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que su supervisor esté autorizado a ejecutar, si el supervisor personalmente observa el trabajo que se está haciendo correcto y si el supervisor está fácilmente disponible en persona para cualquier consulta. De todas maneras, este párrafo no autoriza el desarrollo de ninguna inspección requerida por la Parte III de estas regulaciones o ninguna inspección ejecutada despúes de una reparación mayor o alteración.

d) Un operador comercial o de acarreo con un certificado de operación emitido bajo la Parte VI de estas regulaciones, deberá ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones como está previsto en esta Parte.

e) El poseedor de una licencia de piloto bajo las previsiones de estas regulaciones podrá ejecutar mantenimiento preventivo en cualquier aeronave propia operada por el piloto, el cual no es usado bajo la Parte VI de estas regulaciones.

f) Un fabricante aceptable para la DGAC podrá efectuar lo siguiente:

1.- Reconstruir o alterar cualquier aeronave motor, hélice o instrumentos fabricados bajo un tipo o producción de un certificado emitido por el Estado del fabricante.

2.- Reconstruir o alterar cualquier instrumento o parte de una aeronave, motor, hélices o instrumentos fabricados por él, bajo aprobación del Estado del fabricante.

4.4 APROBACION PARA RETORNAR AL SERVICIO DESPUES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION O ALTERACION

Ninguna persona deberá aprobar para retornar al servicio aeronaves, estructura, motor, hélice o instrumentos que hayan tenido mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteraciones solamente si:

a) Las entradas de los registros de mantenimiento requeridos por las Secciones 4.6 y 4.7 de esta Parte hayan sido cumplidas.

b) El formato de reparación o alteración autorizado o habilitado por la DGAC haya sido ejecutado en la manera prescrita por la DGAC.

c) Si una reparación o alteración resulta en cualquier cambio en las limitaciones de operación de la aeronave o datos de vuelos, contenidos en su manual de vuelo, aquellas operaciones con limitaciones o datos de vuelo serán apropiadamente revisadas y establecidas como está prescrito en la Sección 3.28 de la Parte III de estas regulaciones.

4.5 PERSONAS AUTORIZADAS PARA APROBAR AERONAVES, ESTRUCTURAS, MOTORES DE AERONAVE, HELICES, INSTRUMENTOS O PARTES DE COMPONENTES PARA RETORNARLO AL SERVICIO DESPUES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO RECONSTRUCCION O ALTERACION

a) Excepto como está previsto en esta Sección, ninguna persona deberá de aprobar aeronaves, estructuras, motor, hélices o instrumentos para retornarlos al servicio despúes de haber sido sometidos a mantenimiento, reconstrucción o alteración.

b) Un poseedor de licencia de mecánico deberá aprobar la aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes para retornar al servicio de acuerdo a los privilegios y limitaciones de su licencia.

c) Un acarreador aéreo u operador comercial deberá aprobar una aeronave, estructura, motor, hélices o instrumentos para retornarlos al servicio como está previsto en la Parte VI de estas regulaciones.

d) Una estación reparadora certificada, con aprobación por la agencia reguladora de su país es aceptable para la DGAC, y podrá aprobar una aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes para retornarlos al servicio dentro de la autorización y especificaciones de su certificado.

e) Un fabricante aceptado por la DGAC podrá aprobar retornar al servicio de cualquier aeronave, estructuras, motor, hélice o instrumentos, a los cuales les hayan trabajado, según el Párrafo 4.3 h) de esta Parte, excepto para alteraciones menores; el trabajo deberá ser realizado de acuerdo con datos técnicos, métodos y procesos aceptados por la DGAC.

f) Una persona que mantenga por lo menos una licencia de piloto privado, podrá aprobar una aeronave para retornarla a servicio después de habérsele ejecutado mantenimiento "preventivo" bajo las previsiones del Pàrrafo 4.3 g) de esta Parte.

g) Toda compañía aerea con un certificado de explotación vigente tendrá que cumplir con la siguiente regulación:

a) Toda aeronave que sea trasladada fuera del territorio nacional por motivo de mantenimiento debe estar acompañada por el encargado de mantenimiento o el encargado de control de calidad de dicha empresa, durante el tiempo que la aeronave permanezca en mantenimiento en el exterior.

4.6 CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIONES DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y REGISTRO DE ALTERACION (EXCEPTO INSPECCIONES REALIZADAS DE ACUERDO CON LA PARTE III DE ESTAS REGULACIONES)

a) Entradas a los registros de mantenimiento, excepto como está previsto en los Párrafos b) y c) de esta Sección, cada persona que mantenga, reconstruya o altere una aeronave, estructuras, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes, deberá hacer una entrada en los registros de mantenimiento de esos equipos, conteniendo las siguientes informaciones:

1.- Una descripción (o referencia de datos aceptables para la DGAC del trabajo realizado).

2.- La fecha de cuando el trabajo realizado se terminó.

3.- El nombre de la persona que realizó el trabajo si es diferente a la persona especificada en el Párrafo 4) a) de esta Sección.

4.- Si el trabajo ejecutado en la aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes ha sido realizado satisfactoriamente, la firma, número de licencia y clase de licencia de la persona aprobando el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno a servicio solamente del trabajo que fue realizado.

a) En adición a la entrada requerida anteriormente, reparaciones mayores o alteraciones mayores deberán ser anotadas en un formulario y el formulario dispuesto de la manera prescrita en el Anexo B por la persona que ejecute el trabajo.

b) A cada poseedor de un certificado de operador comercial según la Parte VI de estas regulaciones, le será requerido para su aprobación, presentar a la DGAC un programa de mantenimiento continuo, el cual incluya mantenimiento preventivo, construcción y alteración de aeronave, estructura, motores, hélices, instrumentos o partes de componentes de acuerdo con la Parte VI de estas regulaciones.

c) Esta Sección no se aplicará a personas que estén ejecutando inspecciones de acuerdo con la Parte III de estas regulaciones.

4.7 CONTENIDOS, FORMAS Y DISPOSICIONES DE LOS REGISTROS PARA INSPECCIONES CONDUCIDAS BAJO LA PARTE III DE ESTAS REGULACIONES

a) Entradas de registros de mantenimientos. La persona que apruebe o desapruebe el retorno de una aeronave a servicio, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes despúes de cualquier inspección ejecutada de acuerdo con la Parte III de estas regulaciones, deberá de hacer entrada en los registros de mantenimiento de esos equipos conteniendo las siguientes informaciones:

1.- El tipo de inspección y una breve descripción de la extensión de la inspección.

2.- La fecha de la inspección y el tiempo total de la aeronave en servicio.

3.- La firma, el número de licencia y clase de licencia de la persona que autorice el retorno al servicio de la aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes.

4.- Excepto para inspecciones progresivas, si la aeronave es encontrada aeronavegable y aprobada para retornar al servicio, se escribirá en los registros lo siguiente: "Yo certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con la inspección (inserte tipo) y se determinó que está en condiciones de aeronavegabilidad".

5.- Excepto para inspecciones progresivas, si la aeronave no está aprobada para retornar al servicio por algún mantenimiento necesitado que no cumpla con las especificaciones aplicables de directrices de aeronavegabilidad u otros datos aprobados, la siguiente declaración deberá ser escrita: "Yo certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con la inspección (inserte tipo) y la lista de discrepancias y artículos no aeronavegables fechados (fecha) y el resultado le sea suministrado al propietario u operador de la aeronave".

6.- Para inspecciones progresivas, la siguiente declaración se escribirá en los registros: "Yo certifico que de acuerdo con el programa de inspección progresiva, una inspección de rutina que (identifique tiempo de la aeronave o componentes), para retornar al servicio". Si está desaprobada la entrada entonces deberá de ser más detallada, y una lista de las discrepancias y de artículos no aeronavegables fechados (fecha) ha sido suministrada al propietario u operador de la aeronave.

7.- Si una inspección es conducida bajo un programa de inspección prevista en la Parte III de estas regulaciones, la entrada deberá identificar el programa de inspección. Esa parte del programa de inspección cumplida y contendrá una declaración de la inspección que fue realizada de acuerdo con las inspecciones y procedimientos para ese programa en particular.

a) Listados de discrepancias. Si una persona que ha realizado cualquier inspección requerida en el Reglamento de Licencia, encuentra que la aeronave no está aeronavegable o que no demuestra los datos del tipo de certificado aplicable, notas aerodirectivas o aeronavegabilidad, esa persona deberá de dar al propietario o arrendatario una lista firmada y fechada de esas discrepancias.

4.8 REGISTROS DE MANTENIMIENTO: FALSIFICACION, REPRODUCCION O ALTERACION

a) Ninguna persona deberá hacer o causar que se haga lo siguiente:

1.- Ninguna entrada fraudulenta o intencionalmente falsa en ningún registro o reporte que sea requerido a efectuarse, mantenerse o usado para mostrar el cumplimiento de cualquier requerimiento de esta parte.

2.- Cualquier reproducción para un propósito fraudulento de cualquier registro o reporte requerido bajo esta regulación.

3.- Cualquier alteración para un propósito fraudulento de cualquier registro o reporte requerido bajo esta regulación.

b) La comisión por cualquier persona de un acto prohibido según lo establecido en el Párrafo a) de esta Sección, será razón suficiente para suspender o revocar al aviador, mecánico, operador o cualquier otra licencia o certificado que haya sido aprobado y editado por la DGAC y mantenido por esa persona o empresa.

4.9 REGLAS DE FUNCIONAMIENTO GENERALES

a) Cada persona que ejecute mantenimiento, alteración o mantenimiento preventivo en una aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes de componentes, deberá usar métodos, técnicas y prácticas prescritas en el manual de mantenimiento corriente del fabricante u otros métodos, técnicas y prácticas aceptables para la DGAC, excepto como se establece en la Sección 4.11 de esta regulación. Se deberá usar las herramientas, equipos y aparatos de prueba necesarios para asegurarse de completar el trabajo de acuerdo con prácticas aceptables. Si el equipo especial o aparatos de prueba son recomendados por el fabricante comprometido, él deberá usar esos equipos y aparatos o sus equivalentes aceptables para la DGAC.

b) Cada persona manteniendo, alternando o ejecutando mantenimiento preventivo, deberá realizar el trabajo usando materiales de tal calidad que la condición de la aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o partes del componente trabajado, deberá ser por lo menos igual a su original para mantener propiamente su condición original (con respecto a las funciones de aerodinámica, fuerza estructural, resistencia a las vibraciones y deteriorización u otras cualidades que afecte la aeronavegabilidad).

c) Las previsiones especiales para los propietarios de certificados de operaciones editados tendrán que ser presentadas a la DGAC para su aprobación prevista en la Parte VI de estas regulaciones. Los métodos, técnicas y prácticas contenidos en el manual de mantenimiento o en el manual de partes del propietario de un acarreador aéreo o certificado de operador comercial emitido por la DGAC, de acuerdo a la Parte VI de estas regulaciones, que son requeridas por sus especificaciones operacionales para proveer un mantenimiento de aeronavegabilidad continua y programa de inspección constituido con significados aceptables de cumplimiento por esta Sección.

4.10 REGLAS DE FUNCIONAMIENTO ADICIONAL PARA INSPECCIONES

a) Generalidades: Cada persona que ejecute una inspección requerida por la Parte III de estas regulaciones, deberá:

1.- Ejecutar la inspección de tal manera para determinar el tiempo de la aeronave o porciones inspeccionadas siguiendo todos los requerimientos de aeronavegabilidad.

2.- Si la inspeccion es tal como está prevista en la Sección 3.81 de la Parte III de estas regulaciones, ejecute la inspección de acuerdo a las instrucciones y procedimientos establecidos en el programa de mantenimiento para la aeronave que vaya a ser inspeccionada.

b) Cada persona que ejecute una inspección requerida por la Parte III de estas regulaciones, deberá chequear los siguientes sistemas de acuerdo con el manual de mantenimiento o inspecciones para la aeronavegabilidad continua de parte del fabricante:

1.- Los ejes impulsadores o sistemas similares.

2.- Las cajas de engranajes de la transmisión principal del rotor por defectos obvios.

3.- El rotor principal y la sección central (o el área equivalente).

4.- El rotor auxiliar en helicóptero.

c) **Inspecciones de 100 horas.**

1.- Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas deberá usar una lista de chequeo mientras esté ejecutando dicha inspección. La lista de chequeo deberá ser de su propiedad proporcionada por el fabricante del equipo que está siendo inspeccionado u otra obtenida de otra fuente. Esta lista de chequeo deberá contener el contenido y detalles de los artículos contenidos en el Anexo C de esta Parte y el Párrafo b) de esta Sección.

2.- Cada persona que apruebe una aeronave para el retorno al servicio después de una inspección de 100 horas, deberá primero correr el motor o los motores de la aeronave para determinar sastifactoriamente su funcionamiento de acuerdo con las siguientes recomendaciones del fabricante:

I) Potencia de salida (estática y marcha en R.P.M).

II) Magnetos.

III) Presiones de combustibles y aceite.

IV) Temperatura de aceite y de cilindros.

d) **Inspecciones progresivas.**

1.- Cada persona que ejecute una inspección progresiva deberá, al comienzo, inspeccionar la aeronave por completo; después de esta inspección inicial, una inspección de rutina la cual deberá ser conducidas como está previsto en el programa de inspección progresiva. Inspecciones de rutina consisten en examinación visual o chequeos de los instrumentos en la aeronave y sus componentes, sin ser desarmados. Inspecciones detalladas consisten de una examinación cuidadosa de los instrumentos, la aeronave y sus componentes y sistemas, con tal de desarmar, si es necesario, para el propósito de este subpárrafo la reparación mayor de un componente o sistema está considerado a ser una inspección detallada.

2.- Si la aeronave está fuera de su base principal donde las inspecciones normalmente son ejecutadas, un mecánico con su licencia vigente apropiadamente o una estación de reparación certificada o el fabricante de la aeronave podrá ejecutar las inspecciones de acuerdo a los procedimientos y usando los formularios de la compañia al ejecutar las inspecciones.

4.11 LIMITACIONES DE AERONAVEGABILIDAD

Cada persona que ejecute una inspección u otro mantenimiento especificado en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para aeronavegabilidad continua, deberá ejecutar la inspección u otro mantenimiento de acuerdo con esa Sección o de acuerdo con las especificaciones de operaciones bajo la Parte VI o un programa de inspección aprobado según lo que establece la Sección 3.81 de estas regulaciones.

4.12 DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

a) Cuando la DGAC determine, tal como está especificado en el Anexo F de esta Parte, que una aeronave, estructura, motor, hélice, instrumentos o parte de componente ha presentado una condición no sastifactoria a su característica de seguridad, la DGAC deberá hacer cumplir las directrices de aeronavegabilidad emitidas por las agencias reguladoras de los países de emisión de los tipos de certificados prescribiendo inspecciones, las condiciones y limitaciones bajo las cuales esos productos deberán continuar operando de una forma segura.

b) Ninguna persona deberá operar un producto en el cual una nota aerodirectiva sea aplicada, excepto de acuerdo con los requerimientos de esa nota aerodirectiva.

4.13 ANEXOS

ANEXO A Alteraciones mayores, reparaciones mayores y mantenimiento preventivo.

ANEXO B Registrando reparaciones mayores y alteraciones.

ANEXO C Contenido detallado de los artículos (que como sean aplicados a la aeronave en particular) deben de estar incluidos en las inspecciones de 100 horas.

ANEXO D Inspección y prueba del sistema del altímetro.

ANEXO E Pruebas e inspecciones del transponder ATC.

ANEXO F Directrices de aeronavegabilidad.

ANEXO A

ALTERACIONES MAYORES, REPARACIONES MAYORES Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

A) ALTERACIONES MAYORES.

1.- Alteraciones mayores en una estructura. Alteraciones de las partes siguientes, las cuales no estén listadas en las especificaciones aplicables a la aeronave, serán alteraciones mayores de la estructura.

(1.1) Alas

(1.2) Superficies de la cola.

(1.3) Fuselaje.

(1.4) Monturas del motor.

(1.5) Sistemas de control.

(1.6) tren de aterrizaje.

(1.7) Cascos o flotadores.

(1.8) Elementos de una estructura, incluyendo vigas, costillas, empalmes, amortiguadores, refuerzos, cubiertas, estructuras de lineas aerodinámicas, pesos y balances.

(1.9) Componentes del sistema y sus actuadores eléctricos e hidráulicos.

(1.10) Palas de rotores.

(1.11) Cambio en el peso vacío o balance vacío el cual resulte en un aumento en el peso máximo especificado o centro de gravedad de los límites de la aeronave.

(1.12) Cambio básico del combustible, aceite, enfriamiento, calentamiento, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, descongelante y sistema de escape.

(1.13) Cambio de las alas o de superficie de controles móviles o mezcladas, el cual afecte por fluctuación o vibración las características de vibración.

2.- Alteraciones mayores de plantas propulsoras. Las siguientes alteraciones de una planta propulsora cuando no estén listada en las especificaciones aplicables al motor, serán alteraciones mayores a la planta propulsora.

(2.1) Conversión de un motor de una aeronave de un modelo aprobado a otro envolviendo cualquier cambio en la relación de compresión, engranaje, reductor de la hélice, relación de piñón del sobre alimentador o la sustitución de partes mayores del motor, las cuales requieran trabajos extensivos y pruebas del motor.

(2.2) Cambios en el motor por reemplazamiento de partes estructurales del motor por partes no suplidas por el fabricante original o partes específicas no aprobadas por la DGAC.

(2.3) Instalación de un accesorio el cual no esté aprobado para el motor.

(2.4) Remoción de accesorios que estén listados como equipos de requerimientos en la especificación de la aeronave o el motor.

(2.5) Instalación de parte estructural otras como el tipo de partes aprobado para las instalaciones.

(2.6) Conversiones para cualquier género con el propósito de usar combustible de capacidad o grado que sean listados en las especificaciones del motor.

3.- Alteraciones mayores de hélice. Son alteraciones de una hélice que no está autorizada en las especificaciones aplicables a la hélice. Se considerarán alteraciones de mayores de las hélices las siguientes:

I) Cambios en el diseño de la pala.

II) Cambio en el diseño del cubo.

III) Cambios en los diseños del gobernador o control

IV) Instalación de un gobernador de hélice o sistema de embanderamiento.

V) Instalación de un sistema anti-hielo.

VI) Instalación de partes no aprobadas para hélice.

4.- Alteraciones mayores de instrumentos. Alteraciones de los diseños básicos no hechos de acuerdo a recomendaciones de los instrumentos del fabricante o en acuerdo con las directrices de aeronavegabilidad aplicables, son alteraciones mayores de instrumentos. En adición, cambios en los diseños básicos de radio comunicación o equipo de navegación aprobados bajo este tipo de certificación u otra autorización que tenga una frecuencia afectada o inestable, nivel de ruido, sensibilidad, selectividad, distorsión, transmisión ilegítima, cambios que tengan un efecto en el desarrollo del equipo, serán también alteraciones mayores.

B) REPARACIONES MAYORES.

1.- Reparaciones mayores de la estructura, reparaciones de las partes siguientes de una estructura o reparaciones de los siguientes tipos involucrando el tipo de fortalecimiento, reforzamiento, empalme y manufacturando miembros de la estructura primaria o sus reemplazamientos, cuando su reemplazamiento sea por fabricación, tales como remachamientos o soldaduras, serán reparaciones mayores de la estructura:

I) Vigas de cajas.

II) Alas monocoque o semi-monocoque y superficie de control.

III) Riostras de las alas y miembros de la cuerda.

IV) Barras

V) Platillos de barras.

VI) Miembros de vigas embestidas.

VII) Membranas de láminas delgadas y de vigas.

VIII) Quillas y miembros de lomo de casco de botes y flotadores.

IX) Láminas corrugadas de miembros de compresión las cuales actuan como material de reborde en las superficies del ala o de la cola.

X) Costillas principales del ala y miembros de compresión.

XI) Superficie de brazo de amortiguador del ala y de la cola.

XII) Montura del motor.

XIII) Largueros del fuselaje.

XIV) Miembros de la estructura de los lados, estructura horizontal o mamparos.

XV) Brazos de soporte del asiento principal y sostenes.

XVI) Brazos de amortiguadores del tren de aterrizaje.

XVII) Ejes

XVIII) Ruedas.

XIX) Patines y pedestales de patines.

XX) Partes de controles de vuelo, tales como columna de control, pedales, ejes, soportes, bocinas.

XXI) Reparaciones involucrando sustitución de materiales originales.

XXII) La reparación de áreas dañadas en metal o playwood reforzada cubriendo excedentes de seis pulgadas en cualquier dirección.

XXIII) La reparación de porciones de láminas de la piel haciendo costuras adicionales.

XXIV) Empalmes de pieles de láminas.

XXV) La reparación de tres o más costillas adyacentes al ala o superficie de control o del borde de ataque de las alas y superficies de controles entre tales costillas adyacentes.

XXVI) Reparación de tela cubriendo un área más grande que la requerida para reparar dos costillas adyacentes.

XXVII) Reemplazo de tela en partes cubiertas con telas, tales como alas, fuselajes, estabilizadores y superficies de controles.

XXVIII) Reparaciones incluyendo tanques removibles de combustible y de aceite.

2.- Reparaciones mayores de plantas motopropulsodoras (motor), reparaciones de las partes siguientes de un motor, serán reparaciones mayores de la planta motopropulsodora (motor):

I) Separación o desarme del carter del cigueñal o del engranaje de cigueñal de un motor recíproco equipado con un cargador super integral.

II) Reparación o desarme del carter del cigueñal o del engranaje de cigueñal de un motor recíproco equipado con otro tipo de rueda dentada en los engranajes reductores de la hélice.

III) Reparaciones especiales a partes estructurales de partes de motores, por soldaduras, plateamiento, metalizamiento u otros métodos.

3.- Reparaciones mayores de hélice. Reparaciones de los tipos siguientes de una hélice sin reparaciones mayores de hélice:

I) Cualquier reparación a/o enderesamiento de palas de acero.

II) Reparación o maquinamiento del cubo de acero.

III) Acortamiento de las palas.

IV) reemplamiento de laminaciones exteriores en hélices de pasos fijos.

V) Reparaciones a palas compuestas.

VI) Reemplazo de cubierta de plástico.

4.- Reparaciones mayores en instrumentos, reparaciones de los siguientes tipos de instrumentos, serán reparaciones mayores de instrumentos:

I) Calibración y reparación de instrumentos.

II) Calibración de equipo de radio.

III) Embobinamiento del campo magnético de una bobina y sus accesorios eléctricos.

IV) Desarme completo de válvulas complejas de fuerza hidráulica.

V) Reparación mayor de carburadores del tipo de presión y bombas de tipo de presión de combustible, aceite e hidraulico.

C) **MANTENIMIENTO PREVENTIVO.**

El mantenimiento preventivo esta limitado al trabajo siguiente, lo cual no involucra conjunto de operaciones complejas.

1.- Remoción, instalación y reparación de gomas del tren de aterrizaje.

2.- Reemplazo de cuerdas elásticas de amortiguador en el tren de aterrizaje.

3.- Servicio de amortiguadores del tren, por aceite, aire o ambos.

4.- Servicios a las cajas de bolas de las gomas de los trenes, tales como limpieza y engrase.

5.- Reemplazo de alambres de seguridad defectivos y pasadores.

6.- Lubricación, la cual no requiera desarmar o remover objetos no estructurales como cubiertas, láminas, tapas, planchas.

7.- Hacer parches simples de tela que no requieran pegamento en costilla o el reemplazo de partes estructurales de superficies de controles.

8.- Servir con fluido hidráulico el tanque de abastecimiento.

9.- Retocar capas decorativas del fuselaje, alas, superficies del grupo de cola (excluyendo de control balanceadas) láminas, cubiertas, trenes de aterrizaje, cabina, o interior de cabina cuando se remueva o desarme cualquier estructura primaria o sistema operativo que no sea requerido.

10.- Aplicación de preservativos o materiales protectores a componentes donde no se desarmó ninguna estructura primaria, no será prohibido, contrario a las normas establecidas por el fabricante.

11.- Reparar tapicería y acabados decorativos en la cabina de piloto y pasajeros, cuando la reparación no requiera desarmar ninguna estructura primaria o que interfiera con un sistema operacional que afecte la estructura primaria de la aeronave.

12.- Haciendo reparaciones pequeñas a láminas, cubiertas no estructurales, cubiertas del motor y pequeños parches y refuerzos que no cambien el contorno que interfiera con el flujo de aire.

13.- Reemplazo de ventanillas laterales donde ese trabajo no interfiera con la estructura de ningún sistema operacional, tales como controles, equipos eléctricos, etc.

14.- Reemplazo de cinturones de seguridad.

15.- Reemplazo de asientos o partes de éstos con partes aprobadas para la aeronave, sin desarmar ninguna estructura primaria.

16.- Fallas mecánicas y reparaciones de circuitos abiertos del alambrado de luces de aterrizaje.

17.- Reemplazamiento de bombillos, reflectores y lentes de posición y luces de aterrizaje.

18.- Reemplazo de ruedas las cuales estén previamente balanceadas.

19.- Reemplazo de cualquier cubierta que no requiera remover la hélice o desconecciones de controles de vuelo.

20.- Reemplazo o limpieza de bujías y ajustes a tolerancia de la abertura.

21.- Reemplazo de cualquier manguera de conección, excepto conecciones hidráulicas.

22.- Reemplazo de líneas de combustible pre-fabricadas.

23.- Limpieza de filtros de aceite y combustible.

24.- Reemplazo de baterías.

25.- Reemplazo o ajuste de afianzadores no estructurales.

ANEXO B

REGISTRANDO REPARACIONES MAYORES Y ALTERACIONES

a) Excepto como prevee el Párrafo b) siguiente, cada persona que ejecute una reparación mayor o alteración, deberá:

1.- Completar el formulario apropiado emitido por la DGAC por lo menos en duplicado.

2.- Dejar una copia firmada de ese formulario al propietario de la aeronave.

3.- Enviar una copia de ese formulario a la DGAC dentro de 48 horas antes del retorno al servicio de la aeronave, motor, estructura, instrumentos, que sean aprobados para retorno al servicio.

b) Para reparaciones mayores ejecutadas de acuerdo con el manual o especificaciones aceptables a la DGAC, una estación de reparación aprobada por la DGAC u otra estación reparadora aceptada o aprobada por la DGAC, deberá cumplir con los requerimientos del Párrafo a) anterior de la manera siguiente:

1.- Usar la orden de trabajo del cliente de acuerdo al trabajo exigido.

2.- Entregar una copia firmada de la orden de trabajo de la aeronave al propietario y retener una copia duplicada por lo menos dos años desde la fecha de aprobación para retornar al servicio la aeronave, estructura, motor, hélice o instrumentos.

3.- Entregar una liberación de mantenimiento firmada al dueño de la aeronave por algún representante autorizado de la estación reparadora e incorporar la siguiente información:

I) Identidad de la aeronave, estructura, motor, hélice o instrumentos.

II) En la aeronave, dar el modelo, número de serie, nacionalidad, marcas de registro y localización del área reparada.

III) En la estructura, motor, hélices, e instrumentos, dar el nombre del fabricante, número de la parte, modelo y número de series (si alguno).

4.- Incluya la siguiente entrada escrita:

"La aeronave, estructura, motor o instrumentos identificados más arriba fue reparado e inspeccionado de acuerdo con las regulaciones estables y está aprobado por la DGAC para retornar al servicio".

Detalles pertinentes de la reparación estarán en archivo en esta estación reparadora bajo:

Orden de trabajo No._____fecha_____

Firmado_____
Firma del representante autorizado

_____ _____
Nombre del taller aeronaútico certificado No.

_____
Dirección.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ANEXO C

CONTENIDO DETALLADO DE LOS ARTICULOS (QUE COMO SEAN APLICADOS A LA AERONAVE EN PARTICULAR) DEBERAN ESTAR INCLUIDOS EN LAS INSPECCIONES DE 100 HORAS

a) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas deberá, antes de la inspección, remover y abrir todas las tapas, puertas de acceso, láminas y cubiertas; ciudadosamente deberá limpiar la aeronave y los motores.

b) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá de inspeccionar (donde se aplique) los componentes siguientes del fuselaje y del grupo del casco:

1.- Tela y piel, por deterioración, distorsión, otras evidencias de fallas y defectos por inseguridad de los empalmes.

2.- Sistemas y componentes por instalaciones impropias, defectos aparentes y operación insastifactoria.

c) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) los componentes siguientes del grupo de cabina de pilotos y pasajeros:

1.- Generalmente por no limpiar los equipos sueltos que puedan atascar los controles.

2.- Asientos y correas de seguridad por pobre condición y defectos aparentes.

3.- Ventanas y para-brisas por deterioración y roturas.

4.- Instrumentos por condiciones pobres, monturas, marcas (donde sea aplicable) por operaciones impropias.

5.- Controles de vuelo y del motor por instalaciones impropias.

6.- Baterías: por instalación y carga impropia.

7.- Todos los sistemas por instalación impropia, condición pobre y defectos en general insegura en los empalmes.

d) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) componentes del motor y grupo de la nacela como sigue:

1.- Sección del motor por evidencia visual de escape excesivo de aceite, combustible o hidráulico y las fuentes de tales escapes.

2.- Espárragos y tuercas por torqueo impropio y defectos obvios.

3.- Interior del motor: por chequeo de compresión, por partículas metálicas o materias extrañas en los filtros y tapones de drenajes de los colectores, si hay un cilindro con la compresión baja con condición interna impropia y tolerancias internas impropias.

4.- Montura del motor por rajaduras, flojedad en la montura y flojedad del motor a la montura (bancada).

5.- Amortiguadores flexibles de vibración con condiciones bajas y deterioros.

6.- Controles del motor por defectos, recorrido impropio y seguridad.

7.- Líneas, mangueras y abrazaderas por escape, condición impropia y flojedad.

8.- Tubos de escape por rajaduras, defectos y empalmes impropios.

9.- Accesorios por defectos en apariencia en la seguridad de montura.

10.- Todos los sistemas por instalación propia, condición general, defectos y uniones inseguras.

11.- Cubiertas por rajaduras y defectos:

e) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) los siguientes componentes del grupo del tren de aterrizaje:

1.- Todas las unidades por malas condiciones pobres e inseguridad de los empalmes.

2.- Dispositivo absorvente del amortiguador por el nivel de fluido impropio.

3.- Sistema eslabonado, estructuras y miembros por desgaste indebido y excesivo, fatiga y distorsión.

4.- Mecanismo de retracción por operación impropia.

5.- Líneas hidráulicas por escapes.

6.- Sistemas eléctricos por rosamiento y operación impropia de interruptores.

7.- Aros por rajaduras, defectos y condiciones de los rodamientos.

8.- Gomas por rajaduras y desgastes.

9.- Frenos por ajustes impropios.

10.- Flotadores y patines por empalmes impropios e inseguros y defectos obvios.

f) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) todos los componentes del ala y sección central por malas condiciones en la tela o deterioración de la piel, distorsión, evidencias de fallas, inseguridad en los empalmes.

g) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde sea aplicada) todos los componentes y sistemas que hagan el conjunto completo del empenaje por condición

general, deterioro en la tela o piel, distorsión, evidencia o falla, inseguridad en los empalmes o uniones, instalaciones impropias de componentes.

h) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) los siguientes componentes de grupo de hélices:

1.- Conjunto de hélices por rajaduras, dobladuras, escape de aceite y picaduras.

2.- Pernos por torqueo impropio y seguridad.

3.- Dispositivo anti-hielo por operación impropia y defectos obvios.

4.- Mecanismo de controles por operaciones impropias, inseguridad en la monturas y recorrido restricto.

i) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) los componentes siguientes del grupo de radio:

1.- Radio y equipo electrónico por instalación impropia e inseguridad en la montura.

2.- Alambrados y conductos por trazados impropios, inseguridad en las monturas y defectos obvios.

3.- Enlazamiento y protección por instalación impropia y malas condiciones.

4.- Antena incluyendo la antena de rastreo por mala condición, inseguridad en la montura y operación impropia.

j) Cada persona que ejecute una inspección de 100 horas, deberá inspeccionar (donde se aplique) los artículos misceláneos instalados en la aeronave, por instalación y operaciones impropias.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ANEXO D

INSPECCION Y PRUEBA DEL SISTEMA DEL ALTIMETRO

Cada persona que ejecute pruebas del sistema requeridas para el altímetro e inspecciones requeridas por la Sección 3.83 de la Parte III de estas regulaciones, deberá cumplir con lo siguiente:

A) SISTEMA DE PRESION ESTATICA.

1.- Asegurarse de drenar la humedad atrapada en las registraciones.

2.- Determinar que el escape esté dentro de las tolerancias establecidas como se prescribe en los standares de la aerodirectiva para la emisión del tipo de certificado para la aeronave en particular.

3.- Determinar que el calentador en la entrada del pitot esté instalado y esté operativo.

4.- Asegurarse que no haya alteraciones ni deformaciones en la superficie de la estructura que hayan sido hechas, que podrían afectar la relación entre la presión de aire u presión estática y presión de aire real estática de ambiente para cualquier condición de vuelo.

B) ALTIMETRO.

1.- Probado por una persona o estación aceptada por la DGAC, de acuerdo con los subpárrafos siguientes, solamente de otra manera específica, cada prueba por funcionamiento deberá ser conducida con el instrumento sujeto a vibración. Cuando las pruebas sean conducidas con la temperatura substancialmente diferente, la temperatura de ambiente deberá ser aproximadamente 25 grados C; una concesión se deberá hacer por las variaciones en las condiciones especificadas.

I) Error en la escala: Con la escala de presión barométrica a 29.92 pulgadas de mercurio el altímetro estará sujeto sucesivamente a presiones correspondiente a la altura especificada en la Tabla I sobre lo normal máximo de lo esperado en operación de la altura de la aeronave en la cual el altímetro esté instalado. La reducción en presión deberá realizarse en el valor, que no exceda de 20,000 pies del valor competible con el equipo de prueba. El altímetro deberá mantenerse a la presión correspondiente a cada punto de prueba por lo menos un minuto pero no más de 10 minutos, antes de que la lectura sea tomada. Los errores en todos los puntos de prueda no deberán exceder las tolerancias especificadas en la Tabla I.

II) Histérisis: La prueba histérisis deberá comenzar no más de 15 minutos después de la exposición inicial del altímetro a la presión correspondiente, al limite arriba de la prueba de error en la escala, prescrito en el Subpárrafo I y mientras el altímetro esté en esa presión la prueba de histérisis deberá comenzar. La presión deberá bajar a un valor simulando un descenso en altitud al valor de 5,000 pies a 20,000 pies por minuto hasta dentro de 3,000 pies para la primera prueba (50% en máximo de altitud). El punto de prueba entonces deberá señalar a un valor de aproximadamente 3,000 pies por minuto. El altímetro deberá mantenerse en esta presión por lo menos 5 minutos antes que sea tomada la prueba. Después que la lectura se haya tomado la presión deberá aumentar en la misma manera como antes hasta que la presión corresponda al segundo punto de prueba (40% de altura máxima) sea alcanzada. El altímetro deberá ser mantenido en esta presión por lo menos un minuto pero no más de 10 minutos, antes que la lectura de la prueba sea tomada, después que la lectura sea tomada y la presión atmosférica sea alcanzada. La lectura del altímetro en ambos puntos de pruebas no deberá diferenciarse más que las tolerancias especificadas en la Tabla II desde la lectura del altímetro para la altura correspondiente anotada durante la prueba de error de la escala en el Subpárrafo b) 1) I).

III) Impresiones: No más de cinco minutos después de completar la prueba de histérisis como está descrita en el Subpárrafo II la lectura del altímetro (corregido por cualquier cambio en la presión atmosférica) no deberá ser diferente en la lectura original de la presión atmosférica, más que las tolerancias especificadas en la Tabla II.

IV) Fricción: El altímetro deberá estar sujeto a un valor fijo de disminución de presión aproximadamente 750 pies por minuto. A cada altitud listada en la Tabla III, el cambio en la lectura de las agujas después de vibración, no deberá exceder la tolerancia mostrada en la Tabla II durante un intervalo de un minuto.

V) Escape: El escape de la caja del altímetro, cuando la presión esté dentro correspondiente a una altitud de 18,000 pies, no deberá cambiar la lectura del altímetro por más de la tolerancia mostrada en la Tabla II durante un intervalo de un (1) minuto.

VI) Error en la escala barométrica: En presión atmosférica constante la escala de la presión barométrica deberá ser establecida en cada una de las presiciones (cayendo dentro sus márgenes de ajuste) esto está listado en la Tabla IV con una tolerancia de 25 pies.

2.- Altímetros los cuales son de tipo air data computer con el sistema asociado de computación o que incorporan correcciones de datos del aire (air data) internamente, deberán ser aprobados bajo las especificaciones desarrolladas por el fabricante las cuales sean aceptables para la DGAC.

C) ALTITUD DE PRESION AUTOMATICA REPORTANDO EQUIPO E INTEGRACION DE PRUEBA DE SISTEMA DE TRANSPONDER ATC.

La prueba deberá ser conducida por una persona habilitada apropiadamente bajo las condiciones especificadas anteriormente. Medida de la presión automática en la salida del transporder ATC, cuando se interroga en el modo C a un número suficiente de punto de prueba para segurar que el equipo reporta la altura, altímetros y transporder ATC, ejecuten sus funciones internacionales como sea instalado en la aeronave. La diferencia entre la salida automática reportada y la altitud desplazada en el altímetro no deberá exceder de 125 pies.

D) REGISTRO.

Cumplir con las previsiones de la Sección 4.6 de la Parte IV de estas regulaciones como está descrito. La persona que realice la prueba del altímetro haya sido probada y la persona que apruebe la aeronave para retornarla al servicio deberá dar entrada de estos datos en la bitácora de la aeronave u otros registros permanentes.

TABLA I. TOLERANCIA DE PRUEBAS

ALTITUD (PIES)	EQUIVALENCIA EN PRESION (PULGADAS EN MERCURIO)	TOLERANCIA (PIES) MAS O MENOS
1,000	31,018	20
0	29,921	20
500	29,921	20
1,000	28,856	20
1,500	28,335	25
2,000	27,821	30
3,000	26,817	30
4,000	25,842	35
6,000	23,978	40
8,000	22,225	60
10,000	20,557	80
12,000	19,029	90
14,000	17,577	100
16,000	16,216	110

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ALTITUI (PIES)	EQUIVALENCIA EN PRESION (PULGADAS EN MERCURIO)	TOLERANCIA (PIES) MAS O MENOS
18,000	14,942	120
20,000	13,750	130
22,000	12,636	140
25,000	11,104	155
30,000	8,885	180
35,000	7,041	205
40,000	5,538	230
45,000	4,335	255
50,000	3,425	280

TABLA II. PRUEBAS DE TOLERANCIAS

PRUEBA	TOLERANCIA (PIES)
PRUEBA DE ESCAPE DE LA CAJA.....	100 MAS O MENOS
PRUEBA DE HISTERISIS:	
PRIMER PUNTO DE PRUEBA (50% DE ALTITUD MAXIMA)	75
SEGUNDO PUNTO DE PRUEBA (40% DE ALTURA MAXIMA)	75
EFECTOS DESPUES DE LA PRUEBA	30

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

TABLA III. FRICCION

ALTITUD (PIES)	TOLERANCIA (PIES)
1,000	70 MAS O MENOS
2,000	70
3,000	70
5,000	70
10,000	80
15,000	90
20,000	100
25,000	120

ALTITUD (PIES)	TOLERANCIA (PIES)
30,000	140
35,000	160
40,000	180
50,000	250

TABLA IV. DIFERENCIA PRESION-ALTITUD

PRESION (PULGADAS) (HG)	ALTITUD DIFERENCIA (PIES)
28.10	1727 MENOS
28.50	1340 MENOS
29.00	863 MENOS
29.50	390 MENOS
29.92	0
30.50	531 MAS
30.90	893 MAS
30.99	974 MAS

ANEXO E

PRUEBAS E INSPECCIONES DEL TRANSPONDER ATC

La prueba requerida por la Parte III de estas regulaciones para el tranponder ATC, deberá ser conducida usando un banco de prueba o un equipo de prueba portátil y deberá encontrar los requerimientos prescritos en los Párrafos a) hasta d) de este Anexo. Si un equipo portátil de prueba es usado, use las uniones apropiadas para el sistema de antenas de la aeronave. Opere el equipo de prueba a un valor nominal de 235 interrogaciones por segundo para evitar posibles interferencias. Una pérdida adicional de 3BD es permitida para compensar por los errores de acoplamiento en la antena durante

las medidas de sensibilidad del receptor, conducido en acuerdo con el Párrafo c) 1) de este Anexo cuando se estén usando equipos de pruebas portátiles.

a) Para la repuesta de la frecuencia de radio interrogue el transponer y verifique que la contesta de la frecuencia del sistema es de 1090 mas o menos 3MHZ.

b) Supresión: Cuando el transponder es interrogado en el modulo 3/A, en una interrogación de valor entre 230 y 1,000 interrogaciones por segundo para la clase 1B, 2B del transponder o dentro de 230 a 1,200 interrogantes por segundo para la clase 1A y 2A para transponer:

1.- Verifique que el transponder no responde a más de 1% de las interrogaciones cuando la amplitud del pulso P2 sea igual al pulso P1.

2.- Verifique que el transponder contesta por lo menos 90% de las interrogaciones cuando la amplitud del pulso P2 es (9DB menos que en el pulso P1.

Si la prueba es conducida con una señal debería ser de 235 + 0 - 5 interrogaciones por segundo a menos que haya sido aprobado para el equipo de prueba usado en esta localización.

c) Sensibilidad del receptor.

1.- Verifique que la sensibilidad del sistema del receptor es 73 + 0-4DBM para el equipo de prueba.

I) Conecte al transmisor la línea del equipo usado.

II) Conecte el terminal a la antena del transponder, haciendo la corrección necesaria por la pérdida de la línea de transmisión.

III) Utilice una señal radiada.

2.- Verifique que la diferencia en el módulo 3/A y módulo C, LS no se exceda de 1DB.

ANEXO F

DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

a) Este Anexo identifica y amplifica la autoridad de la Sección 4.12 de esta Parte IV por especificaciones de inspecciones, condiciones y limitaciones bajo la cual la DGAC registra aeronaves civiles para continuar operando la aeronave sujeta a directrices de aeronavegabilidad.

b) De todas maneras, una condición existente en una aeronave, estructura, motor, hélice, instrumento o partes de componentes que estén considerados inseguros por las autoridades de aviación del Estado de fabricación como es mostrado por la edición de una aerodirectiva de aeronavegabilidad por el Estado, los requerimientos de tales aerodirectivas deberán aplicar a la agencia reguladora donde identifica esa directiva de aeronavegablilidad.

c) En adición, la aplicación del Párrafo b) anterior, la DGAC deberá identificar los boletines de servicios del fabricante u otras fuentes de datos o inspecciones prescritas o a desarrollar, procedimientos para darle cumplimiento mandatorios pertinente a la aeronave afectada.

d) Ninguna persona deberá operar ninguna aeronave civil registrada en la DGAC a la cual ninguna de las medidas prescritas en este Anexo aplique, excepto de acuerdo con las aerodirectivas aplicables.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE V JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE V

NACIONALIDADES DE AERONAVES

Y

MARCAS DE MATRICULA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE V JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE V

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADO ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONATICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE V JULIO 94

I N D I C E

GENERALIDADES

5.1 APLICABILIDAD

5.2 NACIONALIDAD Y MARCA DE MATRICULA

5.3 EXHIBICION DE MARCAS

5.4 LOCALIZACION DE MARCAS EN AERONAVES DE ALAS FIJAS.

5.5 LOCALIZACION DE MARCAS EN HELICOPTEROS

5.6 DIMENSIONES DE LAS MARCAS.

5.7 VENTAS DE AERONAVES. ELIMINACION DE MARCAS.

5.8 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIA DE AERONAVES.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

GENERALIDADES

5.1 APLICABILIDAD

Esta Parte describe los requerimientos exigidos para las identificaciones y marcas de matrículas para aeronaves civiles registradas en la República Dominicana.

5.2 NACIONALIDAD Y MARCA DE MATRICULA

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana a menos que ésta exhiba la marca de matrícula y nacionalidad de acuerdo con el requerimiento de esta regulación. Las letra (s) usada (s) para identificar la nacionalidad del país, puede ser encontrada en el Anexo 7 de la OACI, señalado en esta regulación.

b) Solamente la DGAC podrá autorizar la marca de una matrícula para ser exhibida en las aeronaves dominicanas.

c) La nacionalidad de aeronaves y las marcas de registro deberán:

1.- A excepción de lo expresado en el Párrafo d) de esta Sección, podrá ser pintado en la aeronave o fijada por cualquier otro medio seguro, el cual garantice su permanencia.

2.- No tener adornos.

3.- La pintura deberá ser en contraste con el color de base.

4.- Ser legible.

d) La nacionalidad de la aeronave y las marcas de la matrícula podrán ser fijadas a la aeronave con material removible sin dificultad.

1) Se podrá usar este tipo de fijado cuando el caso sea de premura inmediata.

5.3 EXHIBICION DE MARCAS

a) Cada operador tendrá que exhibir en la aeronave las marcas consistentes en letras mayúsculas tipo romano denotando la nacionalidad del país, seguida por el número de matrícula de la aeronave en números arábicos. Esta regulación es aplicada en tipo de marca, pintada o fijada.

b) Si por la característica de la aeronave es imposible marcarlos, siguiendo los Capítulos 5.2), 4), 5) y 6), de esta Parte, el operador puede solicitar a la DGAC un procedimiento diferente.

5.4 LOCALIZACION DE MARCAS EN AERONAVES DE ALAS FIJAS

a) El operador de ala fija exhibirá las marcas requeridas en su superficie de cola vertical o en los lados del fuselaje, excepto como se prevee el Párrafo 5.6 f).

b) Las marcas requeridas por el Párrafo a) de esta Sección tendrán que exhibirla de las siguientes maneras:

1.- Podrán ser exhibidas en la cola vertical horizontalmente en ambas superficies de la aeronave que posean un solo timón vertical, en aeronaves con dos (2) timones verticales, en la superficie externa de ambos lados.

2.- Si se exhibe en las superficies de cola, horizontalmente en ambos lados del fuselaje entre el borde de salida del ala y el borde de ataque del estabilizador horizontal, sin embargo, si la cobertura del motor u otros órganos auxiliares que estén localizados en esta área, y son una parte integral de la aeronave, el operador podrá localizar las marcas en esas coberturas u órganos.

5.5 LOCALIZACION DE MARCAS EN HELICOPTEROS

a) Todo operador de helicóptero tendrá que exhibir en el helicóptero, en ambas superficies de la cabina de forma horizontal, (fuselaje) posterior o cola, las marcas requeridas por la Sección 5.4 de esta Parte.

5.6 DIMENSIONES DE LAS MARCAS

a) Excepto como está previsto en el Párrafo f) de esta Sección, cada operador de aeronave tendrá que exhibir las especificaciones en esta Sección.

b) Altitud: Las marcas de los caracteres deberán ser de igual altitud en los siguientes casos:

1.- Aeronaves de alas fijas deberán ser de un mínimo de 12 pulgadas de altura.

2.- Helicópteros, se emplearán con el mismo criterio.

c) Ancho: Las marcas de los caracteres deberán cumplir con una anchura de 2/3 con respecto a la altura (5.6 B) excepto el número 1, el cual debe ser 1/6 de ancho con respecto a la altura, y las letras m) y w) podrán ser del mismo tamaño de ancho como lo es de altura.

d) Espesor: Los caracteres tendrán que ser formados por líneas sólidas de 1/6 del espesor con respecto a la altura.

e) Espacio entre letra un 1/4 con respecto al ancho.

f) Uniformidad: Las marcas requeridas por esta Parte, tendrán que ser igual en aeronaves de alas fijas, en altura, ancho, espesor y también con los mismos espacios en ambos lados.

5.7 VENTAS DE AERONAVES. ELIMINACION DE MARCAS

Cuando una aeronave con matrícula de República Dominicana sea vendida, el propietario de la matrícula de la aeronave tendrá que remover todas las marcas de matrículas y nacionalidad de este país antes de la entrega a su nuevo propietario. A menos que el nuevo comprador sea:

a) Un ciudadano dominicano.

b) Un individuo de nacionalidad extranjera quien haya sido legalmente admitido con residencia permanente en este país.

c) Cuando la aeronave sea para estar permanente y usando como base la República Dominicana o una corporación organizada legalmente haciendo negocio bajo las leyes dominicanas.

5.8 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIA DE AERONAVES

Nadie podrá operar una aeronave civil que esté en condición de aeronavegabilidad para su registro bajo leyes dominicanas, a menos que haya sido registrada por su propietario bajo las reglamentaciones de la República Dominicana y la DGAC le haya otorgado un certificado de matrícula para esa aeronave, el cual deberá de estar abordo todo el tiempo que la aeronave esté en operación.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

PARTE-VI

NORMAS QUE CONTROLAN LA CERTIFICACION Y OPERACION DE LAS AEROLINEAS BANDERAS, DOMESTICAS Y OPERADORES COMERCIALES EN LA REPUBLICA DOMINICANA.

SANTO DOMINGO, R. D.
Junio 1995.

CONTROL DE REVISION

FECHA	REVISADO POR	REVISION No.	FIRMA
27/06/95	OPERACIONES	ORIGINAL DESDE LA PAG. 318 / HASTA LA PAG. 556.	D.G.A.C

INDICE

SUB-PARTE "A"	**GENERALIDADES.**
6.1	APLICABILIDAD.
6.2	REQUISITOS PARA CERTIFICACION: GENERALIDADES..
6.3	APLICACION DE NORMAS PARA OPERADORES NO-AUTORIZADOS.
6.4	OPERACIONES DE VUELOS, CHARTER U OTROS SERVICIOS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.
6.5	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.
6.6	REGLAS APLICABLES A LAS OPERACIONES EN UN PAIS EXTRANJERO.
6.7	TRANSPORTE DE DROGA NARCOTICAS, MARIHUANA, DROGAS DEPRESIVAS Y ESTIMULANTES.
SUB-PARTE "B"	**REGLAS DE CERTIFICACION PARA AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERAS.**
6.8	APLICABILIDAD.
6.9	ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES, NO SON PARTE DEL CERTIFICADO.
6.10	CONTENIDO DEL CERTIFICADO Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.
6.11	SOLICITUD DE CERTIFICADO PARA AEROLINEA DOMESTICA O BANDERA.
6.12	EMISION DE CERTIFICADO.
6.13	DURACION DEL CERTIFICADO.
SUB-PARTE "C"	**REGLAS DE CERTIFICACION PARA OPERADORES COMERCIALES.**
6.14	APLICABILIDAD.
6.15	ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES, NO SON PARTE DEL CERTIFICADO.
6.16	CONTENIDO DEL CERTIFICADO Y DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.
6.17	SOLICITUD DE CERTIFICADO PARA OPERADOR COMERCIAL.
6.18	EMISION DE CERTIFICADO.
6.19	DURACION DEL CERTIFICADO.

6.20	OBTENCION DE PERMISOS ESPECIALES Y AUTORIDAD PARA DESVIACIONES.
6.21	PERSONAL DE ADMINISTRACION REQUERIDO.
6.22	PERSONAL DE ADMINISTRACION: CALIFICACIONES.
SUB-PARTE "D"	**REGLAS QUE RIGEN A TODOS LOS PROPIETARIOS DE CERTIFICADOS BAJO ESTA PARTE.**
6.23	APLICABILIDAD.
6.24	DISPONIBILIDAD DE CERTIFICADO Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.
6.25	USO DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.
6.26	ENMIENDA AL CERTIFICADO.
6.27	ENMIENDA A LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.
6.28	AUTORIDAD DE INSPECCION.
6.29	CAMBIO DE DIRECCION.
SUB-PARTE "E"	**APROBACION DE RUTAS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.**
6.30	APLICABILIDAD
6.31	REQUISITOS DE RUTAS: GENERALIDADES.
6.32	ANCHO DE RUTA.
6.33	AEROPUERTOS: DATOS REQUERIDOS.
6.34	FACILIDADES DE COMUNICACIONES.
6.35	FACILIDADES PARA REPORTES DE CONDICIONES METEOROLOGICAS.
6.36	FACILIDADES DE NAVEGACION EN RUTA.
6.37	FACILIDADES DE SERVICIOS Y MANTENIMIENTO.
6.38	CENTROS DE DESPACHO.
SUB-PARTE "F"	**APROBACION DE AREAS Y RUTAS PARA OPERADORES COMERCIALES.**

6.39	APLICABILIDAD
6.40	REQUISITOS DE AREAS Y RUTAS: GENERALIDADES.
6.41	ANCHO DE RUTA.
6.42	AEROPUERTOS: DATOS REQUERIDOS.
6.43	FACILIDADES PARA REPORTES DE CONDICIONES METEOROLOGICAS.
6.44	FACILIDADES DE NAVEGACION EN RUTA.
6.45	FACILIDADES DE SERVICIOS Y MANTENIMIENTO.
6.46	SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELOS.
6.47	SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELOS: REQUISITOS.
SUB-PARTE "G"	**REQUERIMIENTOS DEL MANUAL.**
6.48	APLICABILIDAD.
6.49	PREPARACION.
6.50	CONTENIDO.
6.51	DISTRIBUCCION.
6.52	REQUERIMIENTOS DEL MANUAL ABORDO DE LAS AERONAVES: OPERADORES COMERCIALES.
6.53	MANUAL DE VUELO DE LAS AERONAVES.
SUB-PARTE "H"	**REQUERIMIENTOS DE LAS AERONAVES.**
6.54	APLICABILIDAD.
6.55	REQUERIMIENTOS DE LA AERONAVE: GENERALIDADES.
6.56	REQUERIMIENTOS PARA CERTIFICACION DE LAS AERONAVES Y EQUIPOS REQUERIDOS.
6.57	RESERVADO.
6.58	LIMITACIONES DE LAS AERONAVES: TIPO DE RUTA.
6.59	VUELO DE PRUEBA DE LAS AERONAVES.

SUB-PARTE "I" **LIMITACIONES, OPERACIONES, Y RENDIMIENTO DE LAS AERONAVES.**

6.60 APLICABILIDAD.

6.61 GENERALIDADES.

6.62 LIMITACIONES DE DESPEGUE.

6.63 LIMITACIONES EN RUTA: UN MOTOR INOPERATIVO.

6.64 LIMITACIONES EN RUTA: DOS MOTORES INOPERATIVOS.

6.65 LIMITACIONES DE ATERRIZAJE: AEROPUERTOS DE DESTINO.

6.66 LIMITACIONES DE ATERRIZAJE: AEROPUERTO ALTERNO.

6.67 RESERVADO.

6.68 RESERVADO.

SUB-PARTE "J" **REQUISITOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD.**

6.69 APLICABILIDAD.

6.70 RESERVADO.

6.71 INTERIORES DE CABINA.

6.72 PUERTAS INTERIORES.

6.73 VENTILACION.

6.74 PRECAUCIONES CONTRA FUEGO.

6.75 PRUEBA DE CUMPLIMIENTO CON LA SECCION 6.74..

6.76 RESERVADO.

6.77 MONTAJE DEL SISTEMA DE LAS LINEAS DE PRESION DE ALIMENTACION CRUZADA..

6.78 UBICACION DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE.

6.79 LINEAS DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y CONECTORES.

6.80 LINEAS DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y CONECTORES EN ZONAS DESIGNADAS DE FUEGO.

6.81 VALVULAS DE COMBUSTIBLE.

6.82 LINEAS DE ACEITE Y CONECTORES EN ZONAS DESIGNADAS DE FUEGO.

6.83 VALVULAS DE ACEITE.

6.84 DRENAJES DEL SISTEMA DE ACEITE.

6.85 LINEAS DE RESPIRADERO DE LOS MOTORES.

6.86 PAREDES DE FUEGO.

6.87 CONSTRUCCION DE LAS PAREDES DE FUEGO.

6.88 CUBIERTAS DE LOS MOTORES(COWLING).

6.89 RESERVADO.

6.90 PROTECCION CONTRA FUEGO DE LOS MOTORES.

6.91 FLUIDOS INFLAMABLES.

6.92 MECANISMO DE CIERRE.

6.93 LINEAS Y CONECTORES.

6.94 LINEAS DE DRENAJE Y VENTILACION.

6.95 SISTEMA DE EXTINCION DE FUEGO.

6.96 AGENTES DE EXTINCION DE FUEGO.

6.97 VALVULA DE ALIVIO DE PRESION DEL EXTINGUIDOR DE FUEGO.

6.98 TEMPERATURA DEL COMPARTIMIENTO DEL EXTINGUIDOR DE FUEGO.

6.99 MATERIALES DEL SISTEMA DE EXTINCION DE FUEGO.

6.100 SISTEMAS DE DETECCION DE FUEGO.

6.101 DETECTORES DE FUEGO.

6.102 PROTECCION DE OTROS COMPONENTES DE LA AERONAVE CONTRA EL FUEGO.

6.103 CONTROL DE ROTACION DE LOS MOTORES.

6.104 INDEPENDENCIA DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE.

6.105 PREVENCION DE HIELO EN EL SISTEMA DE ADMISION DE AIRE.

6.106 TRANSPORTE DE CARGA EN EL COMPARTIMIENTO DE PASAJEROS.

6.107 TRANSPORTE DE CARGA EN EL COMPARTIMIENTO DE CARGA.

6.108 TREN DE ATERRIZAJE: DISPOSITIVO DE AVISO AUDIBLE.

6.109 DEMOSTRACION DE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVACUACION DE EMERGENCIA.

SUB-PARTE "K" REQUERIMIENTOS DE INSTRUMENTOS Y EQUIPOS.

6.110 APLICABILIDAD.

6.111 INSTRUMENTOS Y EQUIPOS DE LAS AERONAVES.

6.112 EQUIPO DE VUELO Y NAVEGACION.

6.113 INSTRUMENTOS DE LOS MOTORES.

6.114 PROTECCION CONTRA FUEGO DE LOS BAÑOS.

6.115 EQUIPO DE EMERGENCIA.

6.116 EQUIPO ADICIONAL DE EMERGENCIA.

6.117 ASIENTOS, CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARNESES.

6.118 MATERIALES PARA LOS INTERIORES DEL COMPARTIMIENTO.

6.119 EQUIPO MISCELANEO.

6.120 PROCEDIMIENTO DE CHEQUEO PARA LA CABINA DE MANDO.

6.121 INFORMACION AL PASAJERO.

6.122 SISTEMA DE AVISO AL PASAJERO (ALTAVOCES, ALTOPARLANTES).

6.123 SISTEMA DE INTER COMUNICACION DE LA TRIPULACION.

6.124 INSTRUMENTOS Y EQUIPO PARA OPERACIONES NOCTURNAS.

6.125 INSTRUMENTOS Y EQUIPO PARA OPERACION EN CONDICION DE VUELO POR INSTRUMENTOS O SOBRE EL TECHO..

6.126 OXIGENO SUPLEMENTARIO DE SUBSISTENCIA: EN AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS.

6.127	OXIGENO SUPLEMENTARIO PARA DESCENSO DE EMERGENCIA Y PRIMEROS AUXILIOS: AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS CON CABINAS PRESURIZADAS.
6.128	ESTANDARIZACION DE EQUIPOS: AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS.
6.129	EQUIPO DE PROTECCION PARA RESPIRACION DE LA TRIPULACION DE MANDO
6.130	EQUIPO DE EMERGENCIA PARA OPERACIONES EXTENSAS SOBRE AGUA.
6.131	MEDIOS DE FLOTACION DE EMERGENCIA.
6.132	EQUIPO PARA OPERACION EN CONDICIONES DE FORMACION DE HIELO.
6.133	SISTEMAS DE INDICACION DE CALENTAMIENTO DE LOS TUBOS PITOT.
6.134	GRABADORA DE VUELO.
6.135	EQUIPO DE RADIO.
6.136	EQUIPO DE RADIO PARA OPERACIONES BAJO CONDICION DE VUELO VISUAL EN RUTAS INTERNAS VOLADAS POR PILOTAJE.
6.137	EQUIPO DE RADIO PARA OPERACION EN CONDICION DE VUELO VISUAL EN RUTAS NO VOLADAS POR PILOTAJE U OPERACION EN INSTRUMENTOS O SOBRE EL TECHO.
6.138	EQUIPO DE RADIO PARA OPERACION EXTENSA SOBRE AGUA Y OTRAS OPERACIONES.
6.139	EQUIPO DE EMERGENCIA PARA OPERACION SOBRE AREAS DE TERRENO NO HABITADO: AEROLINEAS BANDERA Y OPERADORES COMERCIALES.
6.140	EQUIPO PARA OPERACIONES EN LA CUAL SE USA MEDIOS ESPECIALIZADOS DE NAVEGACION.
6.141	REQUIRIMIENTOS DEL EQUIPO DE RADAR METEOROLOGICO DE A BORDO.
6.142	GRABADOR DE VOZ DE LA CABINA DE MANDO.
6.143	SISTEMA DE ALERTA DE APROXIMACION A TIERRA Y ALERTA DE DESVIACION DE LA TRAYECTORIA DE PLANEO.
SUB-PARTE "L"	**MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.**
6.144	APLICABILIDAD.
6.145	RESPONSABILIDAD DE LA AERONAVEGABILIDAD..

6.146	ORGANIZACION DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.
6.147	MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y PROGRAMAS DE ALTERACIONES.
6.148	REQUERIMIENTOS DEL MANUAL.
6.149	PERSONAL REQUERIDO PARA INSPECCION.
6.150	ANALISIS Y VIGILANCIA CONTINUA.
6.151	PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA MANTENIMIENTO Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO.
6.152	LIMITACIONES DE TIEMPO EN EL TRABAJO DEL PERSONAL QUE EJECUTA EL MANTENIMIENTO O MANTENIMIENTO PREVENTIVO.
6.153	REQUISITOS DEL CERTIFICADO.
6.154	AUTORIDAD PARA EJECUTAR Y APROBAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.
6.155	REQUISITOS DE RECORDS DE MANTENIMIENTO.
6.156	TRANSFERENCIA DE LOS RECORDS DE MANTENIMIENTO.
SUB-PARTE "M"	**REQUISITOS PARA EL PERSONAL AEREO Y TRIPULACION DE VUELO..**
6.157	APLICABILIDAD.
6.158	PERSONAL AEREO: LIMITACIONES DEL USO DE SUS SERVICIOS.
6.159	COMPOSICION DE LA TRIPULACION DE VUELO.
6.160	EQUIPO ESPECIALIZADO DE NAVEGACION AEREA.
6.161	AUXILIARES DE CABINA.
6.162	DESPACHADORES DE AERONAVES: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.
6.163	EMERGENCIAS Y DEBERES EN UNA EVACUACION DE EMERGENCIA.
SUB-PARTE "N"	**PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO.**
6.164	APLICABILIDAD Y TERMINOS USADOS.
6.165	PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: GENERALIDADES.

6.166 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: CURRICULUM.

6.167 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y SU REVISION: APROBACION INICIAL Y FINAL.

6.168 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: APROBACION DE SIMULADORES DE AERONAVES Y OTROS EQUIPOS DE ENTRENAMIENTO.

6.169 CURSOS DE ENTRENAMIENTOS USANDO SIMULADORES DE AERONAVES Y OTROS EQUIPOS DE ENTRENAMIENTO.

6.170 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: CALIFICACION PARA PILOTOS CHEQUEADORES E INSTRUCTOR DE VUELO (TECNICO AEREO CHEQUEADOR).

6.171 ENTRENAMIENTO INICIAL Y DE TRANSICION PARA PILOTOS CHEQUEADORES E INSTRUCTORES DE VUELO.

6.172 REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO PARA TRIPULANTES Y DESPACHADORES.

6.173 ENTRENAMIENTO DE EMERGENCIAS PARA TRIPULANTES.

6.174 DIFERENCIAS DE LOS ENTRENAMIENTOS: TRIPULANTES Y DESPACHADORES.

6.175 PILOTOS E INGENIEROS DE VUELO: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL, DE TRANSICION Y PARA ASCENSO.

6.176 AUXILIARES DE CABINA: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL Y DE TRANSICION.

6.177 DESPACHADORES DE AERONAVES: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL Y DE TRANSICION.

6.178 PILOTOS: ENTRENAMIENTO INICIAL, TRANSICION Y DE ASCENSO.

6.179 INGENIEROS DE VUELO: ENTRENAMIENTO INICIAL Y DE TRANSICION.

6.180 ENTRENAMIENTO RECURRENTE.

SUB-PARTE "O" CALIFICACIONES DE LOS TRIPULANTES.

6.181 APLICABILIDAD.

6.182 GENERALIDADES.

6.183 ENTRENAMIENTO REQUERIDO.

6.184 REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO: MANEJO Y TRANSPORTE DE ARTICULOS PELIGROSOS Y MATERIALES MAGNETIZADOS.

6.185	EXPERIENCIA OPERACIONAL.
6.186	CALIFICACION DE LOS PILOTOS: CERTIFICADOS REQUERIDOS.
6.187	CALIFICACION DE LOS PILOTOS: EXPERIENCIA RECIENTE.
6.188	CHEQUEOS DE LINEA.
6.189	CHEQUEOS DE PROFICIENCIA.
6.190	CALIFICACION PILOTO AL MANDO: RUTAS Y AEROPUERTOS.
6.191	CALIFICACION DE AEROPUERTOS PARA PILOTO AL MANDO: AREAS ESPECIALES Y AEROPUERTOS.
6.192	CALIFICACION DE INGENIEROS DE VUELO.
SUB-PARTE "P"	**CALIFICACION DEL DESPACHADOR DE AERONAVES Y LIMITACION TIEMPO DE SERVICIO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.**
6.193	APLICABILIDAD.
6.194	CALIFICACION DE LOS DESPACHADORES DE AERONAVES.
6.195	LIMITACIONES DE TIEMPO DE SERVICIO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.
SUB-PARTE "Q"	**LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y REQUISITOS DE DESCANSO: AEROLINEAS DOMESTICAS.**
6.196	APLICABILIDAD.
6.197	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y REQUISITOS DE DESCANSO: TODOS LOS TRIPULANTES DE VUELO.
SUB-PARTE "R"	**LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: AEROLINEAS BANDERA.**
6.198	APLICABILIDAD.
6.199	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE UNO O DOS PILOTOS.
6.200	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: DOS PILOTOS Y UN TRIPULANTE ADICIONAL.
6.201	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRES O MAS PILOTOS Y UN TRIPULANTE ADICIONAL.

6.202	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS CON SERVICIO NO ASIGNADO REGULARMENTE.
6.203	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OTROS VUELOS COMERCIALES.
6.204	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRANSPORTACION DE TRIPULANTE NO EN SERVICIO (DEAD HEAD).
6.205	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: INGENIEROS DE VUELO.
SUB-PARTE "S"	**LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.**
6.206	APLICABILIDAD.
6.207	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS: AERONAVES.
6.208	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE DOS PILOTOS: AERONAVES.
6.209	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE TRES PILOTOS: AERONAVES.
6.210	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE CUATRO PILOTOS: AERONAVES.
6.211	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: INGENIEROS DE VUELO: AERONAVES.
6.212	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TODOS LOS TRIPULANTES: AERONAVES.
6.213	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OTROS VUELOS COMERCIALES: AERONAVES.
6.214	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRANSPORTACION DE TRIPULANTE NO EN SERVICIO (DEAD HEAD): AERONAVES.
6.215	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE DOS PILOTOS Y UN TRIPULANTE ADICIONAL COMO SEA REQUERIDO.
6.216	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE TRES O MAS PILOTOS Y TRIPULANTES ADICIONALES COMO SEA REQUERIDO.
6.217	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS QUE PRESTAN SERVICIO EN MAS DE UNA CLASE DE TRIPULACION DE VUELO.

SUB-PARTE "T" **OPERACIONES DE VUELO.**

6.218 APLICABILIDAD.

6.219 RESPONSABILIDAD DE CONTROL OPERACIONAL: AEROLINEAS DOMESTICAS.

6.220 RESPONSABILIDAD DE CONTROL OPERACIONAL: AEROLINEAS BANDERA.

6.221 RESPONSABILIDAD DE CONTROL OPERACIONAL: OPERADORES COMERCIALES.

6.222 SEGURIDAD DE AERONAVES.

6.223 NOTIFICACION DE OPERACIONES.

6.224 ITINERARIOS DE OPERACIONES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.225 RESPONSABILIDADES DE LOS TRIPULANTES DE VUELO.

6.226 TRIPULANTES DE VUELO AL MANDO DE LA AERONAVE.

6.227 MANIPULACION DE LOS CONTROLES DE VUELO.

6.228 ADMISION A LA CABINA DE VUELO.

6.229 CREDENCIALES DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE AERONAUTICA: ADMISION A LA CABINA DE VUELO.

6.230 EQUIPO DE VUELO.

6.231 RESTRICCION O SUSPENSION DE OPERACION: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.232 RESTRICCION O SUSPENSION DE OPERACION: OPERADORES COMERCIALES.

6.233 CUMPLIMIENTO CON LAS RUTAS APROBADAS Y LIMITACIONES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.234 EMERGENCIAS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.235 EMERGENCIAS: OPERADORES COMERCIALES.

6.236 REPORTE DE CONDICIONES METEOROLOGICAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS E IRREGULARIDADES DE LAS FACILIDADES DE NAVEGACION Y DE TIERRA.

6.237 REPORTE DE IRREGULARIDADES MECANICAS.

6.238 MOTOR INOPERATIVO: ATERRIZAJE: REPORTE.

6.239	PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS Y MINIMOS DE ATERRIZAJE. IFR.
6.240	INSTRUCCION A LOS PASAJEROS ANTES DEL DESPEGUE.
6.241	INSTRUCCION A LOS PASAJEROS: OPERACIONES EXTENSAS SOBRE AGUA.
6.242	OXIGENO DE USO MEDICO PARA LOS PASAJEROS.
6.243	BEBIDAS ALCOHOLICAS.
6.244	RETENCION DE ARTICULOS U OBJETOS EN COMPARTIMIENTOS DE PASAJEROS Y TRIPULACION.
6.245	SERVICIO DE COMIDAS Y BEBIDAS DURANTE DESPEGUES Y ATERRIZAJES.
6.246	CONCENTRACION DEL OZONO EN LA CABINA.
6.247	ALTURAS MINIMAS PARA EL USO DEL PILOTO AUTOMATICO.
6.248	ASIENTO DELANTERO PARA EL OBSERVADOR: INSPECCIONES EN RUTA.
6.249	TRANSPORTE DE PERSONAS SIN EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS DE TRANSPORTE DE ESTA PARTE.
6.250	AUTORIDAD PARA REHUSAR TRANSPORTACION.
6.251	CERRANDO Y ASEGURANDO LA PUERTA DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACION DE MANDO.
6.252	EQUIPAJE DE MANDO LLEVADO A BORDO.

SUB-PARTE "U" REGLAS DE DESPACHO Y AUTORIZACION DE VUELO.

6.253	APLICABILIDAD.
6.254	AUTORIDAD DE DESPACHO: AEROLINEAS DOMESTICAS.
6.255	AUTORIDAD DE DESPACHO: AEROLINEAS BANDERAS.
6.256	RESPONSABILIDAD PARA AUTORIZACION DE DESPACHO: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.
6.257	AUTORIDAD PARA AUTORIZACION DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.
6.258	FAMILIARIDAD CON LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS.

6.259 INFORMACION DEL DESPACHADOR DE AERONAVE AL PILOTO AL MANDO: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.260 FACILIDADES Y SERVICIOS: OPERADORES COMERCIALES.

6.261 EQUIPOS DE LA AERONAVE.

6.262 FACILIDADES DE NAVEGACION Y COMUNICACION: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.263 FACILIDADES DE NAVEGACION Y COMUNICACION OPERADORES COMERCIALES.

6.264 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO BAJO REGLAS DE VUELO VISUAL. VFR.

6.265 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO BAJO REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO O POR ENCIMA DEL TECHO. IFR.

6.266 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO SOBRE AGUA: OPERADORES COMERCIALES Y AEROLINEAS BANDERA.

6.267 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESPEGUE.

6.268 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: IFR O POR ENCIMA DEL TECHO: AEROLINEAS DOMESTICAS.

6.269 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: LINEAS AEREAS BANDERA.

6.270 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: IFR O SOBRE EL TECHO. OPERADORES COMERCIALES.

6.271 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA AEROPUERTOS ALTERNOS.

6.272 CONTINUACION DE VUELO EN CONDICIONES INSEGURAS.

6.273 OPERACION EN CONDICIONES DE FORMACION DE HIELO.

6.274 AUTORIZACION ORIGINAL DE VUELO O DESPACHO, REDESPACHO O REFORMA DE AUTORIZACION DE VUELO O DESPACHO.

6.275 DESPACHO HACIA Y DESDE AEROPUERTOS PROVISIONALES O DE REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.276 DESPEGUES DESDE AEROPUERTOS NO LISTADOS Y ALTERNOS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.277 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: PARA TODAS LAS OPERACIONES DENTRO DE EL PAIS.

6.278 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO HACIA EL EXTRANJERO: AEROLINEAS BANDERA Y OPERADORES COMERCIALES.

6.279 FACTORES PARA EL CALCULO DE COMBUSTIBLE REQUERIDO.

6.280 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA DESPEGUE Y ATERRIZAJE:VFR: PARA TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO.

6.281 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA DESPEGUE Y ATERRIZAJE: IFR: PARA TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO.

6.282 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA ATERRIZAJE: TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO. IFR.

6.283 APLICABILIDAD DE LOS MINIMOS METEOROLOGICOS REPORTADOS.

6.284 REGLAS DE ALTITUD DE VUELO.

6.285 ALTITUD DE APROXIMACION INICIAL: OPERADORES COMERCIALES Y AEROLINEAS DOMESTICAS.

6.286 ALTITUD DE APROXIMACION INICIAL: AEROLINEAS BANDERAS.

6.287 MANIFIESTO DE CARGA.

6.288 PLANES DE VUELO: IFR Y VFR: OPERADORES COMERCIALES.

SUB-PARTE "V" RECORDS Y REPORTES.

6.289 APLICABILIDAD.

6.290 RECORD DE TRIPULANTES Y DESPACHADORES.

6.291 RECORD DE AERONAVES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.292 AUTORIZACION DE DESPACHO: AEROLINEAS AEREO DOMESTICAS Y BANDERAS.

6.293 FORMULARIO DE AUTORIZACION DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.

6.294 MANIFIESTO DE CARGA: AEROLINEAS Y OPERADORES COMERCIALES.

6.295 DISPOSICION DE MANIFIESTO DE CARGA, AUTORIZACION DE SALIDA (DESPACHO) Y PLAN DE VUELO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.296 DISPOSICION DE MANIFIESTO DE CARGA, AUTORIZACION DE SALIDA Y PLAN DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.

6.297	BITACORA DE MANTENIMIENTO: AERONAVE.
6.298	CONFIABILIDAD DE LOS REPORTES MECANICOS.
6.299	RESUMEN DE REPORTE DE INTERRUPCION MECANICA.
6.300	REPORTES DE REPARACION Y ALTERACION.
6.301	AUTORIZACION DE AERONAVEGABILIDAD. BITACORA DE LA AERONAVE.
6.302	RECORDS DE COMUNICACION: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.
6.303	RETENCION DE CONTRATOS Y ENMIENDAS: OPERADORES COMERCIALES.
SUB-PARTE "W"	**CERTIFICADO DE TRIPULANTE: INTERNACIONAL.**
6.304	APLICABILIDAD.
6.305	APLICACION Y EXPEDICION.
SUB-PARTE "X"	**SEGURIDAD DEL OPERADOR DE AERONAVES.**
6.306	APLICABILIDAD.
6.307	DEFINICIONES.
6.308	PROGRAMA DE SEGURIDAD: ADOPCION E IMPLEMENTACION.
6.309	PROGRAMA DE SEGURIDAD: FORMA, CONTENIDO Y DISPONIBILIDAD.
6.310	REVISION DE PASAJEROS Y PROPIEDADES.
6.311	PREVENCION, MANEJO DE ASALTOS E INTENTOS DE SABOTAJE.
6.312	RESERVADO.
6.313	SEGURIDAD DE AERONAVES E INSTALACIONES.
6.314	RESERVADO.
6.315	OFICIALES REPRESENTANTES DE LA LEY.
6.316	EL USO DE SISTEMAS DE RAYOS X.
6.317	AMENAZAS DE BOMBA O PIRATERIA AEREA.

6.318 TRANSPORTE DE PASAJEROS BAJO CONTROL DE ESCOLTA ARMADA REPRESENTANTE DE LA LEY.

6.319 ENTRENAMIENTO.

6.320 APROBACION DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y ENMIENDAS.

6.321 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

APENDICES

APENDICE A- EQUIPO PARA PRIMEROS AUXILIOS Y EQUIPO MÉDICO PARA EMERGENCIA.

APENDICE B- ESPECIFICACIONES DE LA GRABADORA DE VUELO DE LA AERONAVE REQUERIDA POR LA SECCIÓN 6.134 DE LA SUB-PARTE K.

APENDICE C- CRITERIO PARA LA DEMOSTRACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA BAJO LA SECCIÓN 6.109.

APENDICE D- REQUERIMIENTOS DEL ENTRENAMIENTO DE VUELO.

APENDICE E- REQUERIMIENTOS DEL CHEQUEO DE PROFICIENCIA.

APENDICE F- SISTEMA DE NAVEGACIÓN RADAR DOPPLER Y SISTEMA DE NAVEGACIÓN INERCIAL (INS). SOLICITUD PARA SU EVALUACIÓN; EQUIPOS E INSTALACIÓN DE EQUIPO; PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO; EXACTITUD Y CONFIABILIDAD DEL EQUIPO; PROGRAMA DE EVALUACIÓN.

INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

SUB-PARTE "A".- GENERALIDADES.

6.1 APLICABILIDAD.

A) Esta parte describe las normas que controlan la certificación y operación de las aerolíneas bandera y domésticas, y operadores comerciales de la República Dominicana que operen aeronaves impulsadas por turbina, motores recíprocos y turbo hélices equipadas apropiadamente para la certificación en la categoría de transporte de pasajeros y carga, incluyendo cualquier enmienda. Adicionalmente, estas aeronaves estarán equipadas y mantenidas conforme a estas regulaciones según se describe a continuación:

1.- Cada aerolínea comprometida en el transporte regular doméstico e internacional de personas y propiedades autorizada por la DGAC de este país y otras autorizaciones aplicables al compromiso del transporte aéreo internacional.

2.- Cada aerolínea amparada bajo el párrafo (a) (I) de esta sección cuando realice vuelos charter y servicios especiales incluyendo operaciones de todo tipo de carga.

3.- Cada operador comercial de aeronave impulsada por motores recíprocos, turbo hélices o turbina dedicado al transporte de pasajeros y propiedades por compensación o alquiler.

Exceptuando que algunas operaciones comerciales, pueden conducirse con aeronaves impulsadas por turbinas con una capacidad no mayor de 11 personas sin tener que cumplir con:

(I) El párrafo 6.119 (F), una puerta con cerradura entre la cabina de pasajeros y la de mando; sección 6.251, que cierre y asegure la puerta entre ambas cabinas.

(II) Sección 6.122- Sistema de comunicación al pasajero; sección 6.123- Sistema de comunicación interna de los miembros de tripulación; Sección 6.134- grabadora de datos de vuelo, sección 6.143 sistema de alerta de la senda de planeo y aproximación a tierra (GPWS); y la sección 6.161- auxiliares de cabina.

(III) Párrafo 6.248 (A)- Asiento delantero del observador en la cabina de mando previsto que si éste no está instalado, debe tener un asiento delantero con el equipo apropiado de comunicación para el uso del representante de la DGAC mientras realiza una inspección en ruta.

4.- Cada aerolínea u operador comercial cuando realiza transporte de carga.

B) En adición, esta parte describe reglas que controlan :

1.- Cada persona empleada o usada por una aerolínea u operador comercial, en operaciones bajo esta parte, incluyendo mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de aeronaves; y

2.- cada persona que esté a bordo de una aeronave que esta siendo operada bajo esta parte.

C) Para el propósito de esta parte, "aeronaves transportando pasajeros" u "operaciones de transporte de pasajeros" significa que esta transportando a cualquier persona diferente a las mencionadas en la sub-parte 6.249.

D) Para el propósito de esta parte, "aeronaves transportando pasajeros" u "operación de transporte de pasajeros" significa que se está transportando cualquier persona diferente a la tripulación de vuelo u otro tripulante, empleados de la compañía, representante autorizado del gobierno, o una persona acompañando una carga o envío.

6.2 REQUISITOS PARA CERTIFICACION: GENERALIDADES.

(a) Ninguna persona puede paticipar en transporte aéreo regular dentro de este país en violación de las especificaciones de operaciones apropiadas o sin tener un certificado de aerolínea doméstica, emitido por la DGAC.

(b) Ninguna persona puede participar en transporte aéreo regular internacional a otros países, en violación de las especificaciones de operaciones, apropiadas o sin tener un certificado de operación de aerolínea bandera emitido por la DGAC.

(c) Ninguna persona, excepto que esté amparada bajo los párrafos (a) o (b) de esta sección puede participar en el transporte de personas o propiedades por compensación o pago en violación de las especificaciones de operaciones apropiadas y de un certificado de operaciones de operador comercial emitido por la DGAC.

(d) El propietario de un certificado de operaciones aéreas y de las especificaciones de operaciones apropiadas de una aérolinea, emitido por la DGAC, autorizándolo a entrar o participar en transportación aérea regular dentro de este país, lo indicaremos en lo adelante, dentro de esta parte como "aerolínea doméstica").

(e) El propietario de un certificado de operaciones aéreas y de las especificaciones de operaciones apropiadas, emitidas por la DGAC, autorizando al propietario a participar en transportación aérea regular internacional, se indicará en lo adelante, en esta parte, como "aerolínea bandera", (desde cualquier punto del país a cualquier punto en el extranjero).

(f) El propietario de un certificado de operaciones aéreas y de especificaciones de operaciones apropiadas, emitidas por la DGAC, autorizando al propietario a participar en el transporte de personas o propiedades por vía aérea por pago o compensación, diferentes a regulares domésticos o regulares internacionales, lo indicaremos, en esta parte, en lo adelante como un "operador comercial".

6.3 APLICACION DE NORMAS PARA OPERADORES NO AUTORIZADOS.

Las reglas en esta parte, que se refiere a personas certificadas bajo la sección 6.2 de esta parte, aplican además a cualquier persona que participe en una operación gobernada por esta parte sin el certificado apropiado y las especificaciones de operaciones requeridas por la sección 6.2.

6.4 OPERACIONES DE VUELOS, CHARTER U OTROS SERVICIOS ESPECIALES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERAS.

Cada aerolínea doméstica y bandera debe conducir las siguientes operaciones, bajo las reglas de esta parte aplicables a los operadores comerciales.

(a) Cualquier vuelo charter u otro servicio especial conducido sobre las rutas de aeropuertos listados en sus operaciones específicas. A menos que la aerolínea operadora obtenga autorización de la DGAC para conducir esas operaciones bajo las reglas que aplicarán a las operaciones del transportista.

(b) Cualquier vuelo charter u otro servicio especial que involucre toda o parte de las operaciones fuera de la red de ruta.

6.5 ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.

(a) Antes de conducir las operaciones, cada propietario de certificado debe entregar una copia o un documento escrito a la DGAC de los conceptos de cualquier arreglo de arrendamiento por medio del cual ese propietario de certificado acuerda proveer una aeronave y al menos un piloto de vuelo de la tripulación a otra persona certificada bajo la parte VI, de estas regulaciones o comprometida en la operación de una aerolínea internacional a otra aerolínea extranjera.

(b) Al recibir una copia del convenio o documento escrito de los conceptos de aquello, la DGAC determina cuál de las partes del acuerdo está conduciendo la operación y expide una enmienda a las especificaciones de operaciones del propietario del certificado

conteniendo lo siguiente:

(1) Los nombres de las partes en el acuerdo y la duración del mismo.

(2) La nacionalidad y número de registración de cada aeronave involucrada en el acuerdo.

(3) Los tipos de operaciones (ej. regular , pasajeros,etc).

(4) Las áreas de operación.

(5) Las disposiciones y requisitos de aquellas regulaciones aplicables a la operación.

(C) Al tomar una determinación bajo el parrafo (b) de esta sección, la DGAC considera la responsabilidad conforme a lo acordado para lo siguiente:

(1) Miembros de la tripulación y entrenamiento.

(2) Aeronavegabilidad y ejecución de mantenimiento.

(3) Despacho.

(4) Servicios a la aeronave.

(5) Itinerario.

(6) Seguro.

(7) Cualquier otro factor que la DGAC considere pertinente.

6.6 REGLAS APLICABLES A LAS OPERACIONES EN UN PAIS EXTRANJERO.

Cada propietario de un certificado debe, mientras esté operando una aeronave en un país extranjero, cumplir con las reglas del tránsito aéreo de dicho país y reglas del aeropuerto local, excepto si cualquier regla de esta parte es más estricta y puede ser seguida sin violar las reglas de ese país.

6.7 TRANSPORTE DE DROGAS NARCOTICAS, MARIHUANA, Y DROGAS DEPRESIVAS Y ESTIMULANTES.

Si el propietario de un certificado expedido bajo esta parte permite que cualquier aeronave de su propiedad o arrendada por él sea comprometida en cualquier operación que el propietario del certificado conozca que está en violación del párrafo 3.12 (a) de la parte III de estas regulaciones, esa operación es una causa para suspender o revocar el certificado.

SUB-PARTE B- REGLAS DE CERTIFICACION PARA AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.8 APLICABILIDAD.-

Esta sub-parte describe reglas de certificación para aerolineas domésticas y bandera.

6.9 ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES, NO SON PARTE DEL CERTIFICADO.

Excepto para aquellas especificaciones de operaciones que definen aeropuertos y rutas o autorizaciones de segmentos de ruta, las especificaciones de operaciones de la aerolínea, no son parte del certificado de operación de la aerolínea.

6.10 CONTENIDO DEL CERTIFICADO Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES

(A) Cada certificado de operación de una aerolínea doméstica o bandera debe contener lo siguiente:

(1) Nombre de la aerolínea.

(2) Los aeropuertos hacia y desde donde puede operar.

(3) Las rutas aprobadas sobre las cuales puede operar.

Estos aeropuertos y rutas están incorporadas en el certificado de operación de la aerolínea de acuerdo a los aeropuertos autorizados y rutas aprobadas listadas en las especificaciones de operaciones de la aerolinea.

(B) Las especificaciones de operaciones de cada aerolinea debe contener lo siguiente:

(1) Las clases de operaciones autorizadas.

(2) Los tipos de aeronaves autorizados para uso.

(3) Autorizaciones en ruta y limitaciones..

(4) Autorizaciones de aeropuerto.

(5) Limitaciones de aeropuerto.

(6) Limitaciones de tiempo, o estándares para determinar las limitaciones de tiempo, reparaciones generales, inspecciones, y chequeos del fuselaje, motores, accesorios y equipos de emergencia.

(7) Procedimientos para control de peso y balance de las aeronaves.

(8) Requerimientos de intercambio de equipo entre aerolínea, si es pertinente.

(9) Cualquier otro factor que la DGAC determine necesario para cubrir una situación en particular.

6.11 SOLICITUD DE CERTIFICADO PARA AEROLINEA DOMESTICA O BANDERA.

Cada solicitud para un certificado de operación de aerolínea doméstica o bandera se hará de forma y manera: tal que contenga la información requerida por la DGAC. Cada solicitante debe remitir su solicitud 60 días antes de la fecha de la operación proyectada.

6.12 EMISION DE CERTIFICADO.

(A) Se expedirá un certificado de operación de aerolínea (bandera o doméstica), si el solicitante es ciudadano de este país y la DGAC después de investigar encuentra que:

(1) Posee la autorización apropiada del país para entrar en transportación aérea (si tal autorización es requerida) y autorizaciones requeridas de estados extranjeros para participar en transportación aérea internacional.

(2) La DGAC, después de la investigación, encuentra que el aplicante esta propia y adecuadamente equipado y capaz de conducir una operación segura de acuerdo con esta parte y con las especificaciones de operaciones emitidas bajo esta parte.

(B) La DGAC puede emitir especificaciones de operaciones ordenando requerimientos apropiados que se desvíen de lo requerido en esta parte. En cualquier momento luego de investigar y encuentre que las normas aceptables de seguridad para tal operación o requiere o permite una desviación del procedimiento original o clase de operación para la cual se ha efectuado una solicitud de certificado de operación de aerolínea o enmienda del mismo.

6.13. DURACION DEL CERTIFICADO

(A) Un certificado de operación de aerolínea emitido por la DGAC, tendrá una duración de un (1) año a partir de su fecha de emisión.

(B) La DGAC puede suspender o revocar un certificado de operación de una aerolínea por cualquier violación a las regulaciones existentes.

(C) Cualquier certificado emitido por la DGAC, cesa su efectividad si es entregado, suspendido, revocado o si no inicia sus operaciones en un período de 60 días, a partir de la expedición del certificado.

(D) Si la DGAC, suspende o revoca tal certificado, el propietario del certificado debe retornarlo a la DGAC.

SUB-PARTE C- REGLAS DE CERTIFICACION PARA OPERADORES COMERCIALES.

6.14. APLICABILIDAD.-

Esta sub-parte describe las reglas de certificación para operadores comerciales.

6.15. ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES, NO SON PARTE DEL CERTIFICADO.

Las especificaciones de operaciones no son parte del certificado de operaciones de un operador comercial.

6.16. CONTENIDO DEL CERTIFICADO Y DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.

(A) Cada certificado emitido bajo esta sub-parte contiene lo siguiente:

(1) El nombre del propietario.

(2) Una descripción de las operaciones autorizadas.

(3) La fecha de emisión.

(4) La fecha de vencimiento.

(B) Las especificaciones de operaciones emitidas bajo esta sub-parte deben contener lo siguiente:

(1) Las clases de operaciones autorizadas.

(2) Los tipos y números de registración (matrículas) de aeronaves autorizadas para uso.

(3) Autorizaciones en ruta y limitaciones, incluyendo áreas de operaciones.

(4) Autorizaciones especiales del aeropuerto.

(5) Limitaciones especiales del aeropuerto.

(6) Limitaciones de tiempo, o estándares para determinar las limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores, inspecciones, chequeos del fuselaje, motores, accesorios y equipo de emergencia.

(7) Procedimiento para el control de peso y balance de aeronaves.

(8) Cualquier otro factor que la DGAC determine que es necesario para cubrir una situación en particular.

6.17. SOLICITUD DE CERTIFICADO PARA OPERADOR COMERCIAL

(A) El solicitante, para la expedición original o renovación de certificado para operador comercial debe remitir su solicitud de forma y manera que provea la información requerida por la DGAC. Cada solicitante debe remitir una solicitud 60 días antes de la fecha de la operación proyectada (en el caso de una solicitud original) o 60 días antes de la fecha de vencimiento del certificado (en el caso de una solicitud de renovación).

(B) La solicitud remitida bajo el párrafo (a) de esta sección debe tener una declaración escrita señalando lo siguiente:

(1) El nombre y dirección de cada director y funcionario, y de cada persona empleada o que será empleada en una posición administrativa descrita en sección 6.21 de esta parte.

(C) En adición, el solicitante para la expedición original o renovación de un certificado de operador comercial debe remitir junto con la solicitud, una declaración firmada señalando lo siguiente:

(1) Naturaleza y objetivo de su operación intentada, incluyendo el nombre y dirección de cada persona, si las hay, con quien el solicitante tiene un contrato para proveer servicios en calidad de operador comercial y el objetivo, naturaleza, fecha y duración de dichos contratos.

6.18. EMISION DE CERTIFICADO

(a) Se expedirá un certificado de operador comercial si el solicitante es un ciudadano de este país y la DGAC después de investigar encuentra que:

(1) Posee la autorización apropiada expedida por este Estado o autorización apropiada para ejercer en comercio aéreo exterior,como es requerido; y

(2) Está correcto y adecuadamente equipado y capaz de conducir una operación segura de acuerdo con los requisitos aplicables de esta parte, y las operaciones específicas emitidas bajo esta parte.

(b) La DGAC puede emitir especificaciones de operaciones ordenando requerimientos apropiados que se desvíen de los requerimientos aplicables a esta parte, en cualquier momento, luego de investigar y encuentre que las normas aceptables de seguridad para dicha operación, requiere o permite una desviación del procedimiento original o clase de operación para la cual se ha efectuado una solicitud de operador comercial o enmienda del mismo.

6.19. DURACION DEL CERTIFICADO.

a) La duración de un certificado de operador comercial, emitido por la DGAC, tendrá una duración de un (1) año a partir de la fecha de emisión.

(b) La DGAC puede suspender o revocar un certificado de operador comercial por cualquier violación a las regulaciones existentes.

(c) Cualquier certificado otorgado bajo esta sub-parte deja de ser efectivo si el mismo es entregado, suspendido, revocado o si no inicia sus Operaciones en el período de 60 días a partir de la expedición del certificado..

(d) Si la DGAC suspende, revoca o cancela un certificado, el propietario del certificado debe retornarlo a la DGAC.

6.20. OBTENCION DE PERMISOS ESPECIALES Y AUTORIDAD PARA DESVIACIONES.

(A) La DGAC puede, al recibir una aplicación de la aerolínea o del operador comercial, autorizar una desviación de los requerimientos aplicables de esta parte, bajo una apropiada modificación a las especificaciones de operaciones, para contratos militares o para una operación de emergencia. La DGAC puede en cualquier momento, terminar cualquier permiso especial o autorización otorgada por esta parte.

Cualquier aerolínea u operador comercial que haya sido autorizado a una desviación bajo esta parte debe cumplir con los términos de la autorización cuando realice estas operaciones:

(B) En caso de contrato militar, el departamento militar certificará a la DGAC que las operaciones son esenciales para la defensa nacional y solicitará la desviación requerida, y si la DGAC considera que la desviación no está basada en ventajas económicas o conveniencias para la aerolínea o el operador comercial, la DGAC puede autorizar desviaciones para:

(1) Operaciones realizadas bajo contrato con las Fuerzas Armadas de este país como el contratante primario.

(2) Operaciones realizadas para las Fuerzas Armadas de este país bajo un subcontrato con un contratante primario.

(C) En condiciones de emergencias la DGAC puede autorizar desviaciones de las operaciones si estas condiciones necesitan la transportación de personas o equipos para la protección de vida o propiedades y la DGAC considera que estas desviaciones son necesarias para la rápida conducción de las operaciones.

6.21. PERSONAL DE ADMINISTRACION REQUERIDO.-

(A) Cada solicitante para un certificado bajo esta parte debe mostrar que tiene suficiente personal administrativo para proveer el mas alto grado de seguridad en sus operaciones y que todo ese personal esta empleado a tiempo completo en las siguientes posiciones:

(1) Gerente General.

(2) Director de operaciones (puede ser el gerente general, si está calificado).

(3) Director de mantenimiento.

(4) Jefe de piloto.

(5) Jefe de mantenimiento.

(B) Después de la aplicación por el operador comercial la DGAC puede aprobar diferentes posiciones de las que están en el listado del párrafo (a) de esta sección para una operación en particular, si el operador demuestra que puede llevar a cabo la operación con el más alto grado de seguridad unificando las diferentes categorías de gerencia de personal debido a:

(1) La clase de operaciones envueltas.

(2) El número y tipo de aeronaves usadas.

(3) El área de operaciones.

El título y número de posiciones ya aprobadas deben estar en las especificaciones del operador comercial.

(C) El operador comercial debe:

(1) Exponer las obligaciones, responsabilidades y autoridad del personal requerido por esta sección, y en la sección de Política General del Manual del Operador Comercial.

(2) Listar en el manual, nombres y direcciones del personal actualmente asignados para esas posiciones; y

(3) Dentro de 10 días, notificar a la DGAC de cualquier cambio efectuado en la asignación de personas a las posiciones listadas.

6.22 PERSONAL DE ADMINISTRACION: CALIFICACIONES.-

(a) Ninguna persona puede servir como director de operaciones a menos que conozca el manual de operaciones y las especificaciones de operaciones del operador comercial y los señalamientos de esta parte necesarios para la ejecución de sus servicios; y

(1) Poseer o haber poseído, una licencia de piloto de transporte de aerolíneas y haber tenido por lo menos 3 años de experiencia como jefe de piloto de aeronaves multimotores turbojet;

(2) Haber tenido al menos 3 años de experiencia como director de operaciones de una aerolínea u operador comercial, operando aeronaves turbojet multimotor.

(3) En el caso de operadores comerciales realizando operaciones con aeronaves impulsadas por motores recíprocos o turbo hélices, los requisitos del punto (1) y (2) son aplicables y la experiencia requerida estará basada en las aeronaves impulsadas por motores recíprocos o turbo hélice.

(b) Ninguna persona puede servir como jefe de pilotos, a menos que :

(1) Posea una licencia actualizada de piloto de transporte de línea aérea que cubra por lo menos una de las aeronaves usadas; y

(2) Haber tenido un mínimo de 3 años de experiencia como piloto al mando de aeronaves turbojet multimotores en el caso de aerolíneas domésticas y bandera. En el caso de operadores comerciales operando aeronaves impulsadas por motores recíprocos o turbo hélices, 3 años de experiencia como piloto al mando en este tipo de aeronaves.

(3) Conocer el contenido del manual de operador comercial o de la aerolínea y las especificaciones de operaciones, así como los requerimientos de esta parte 6 necesarias para el funcionamiento de sus deberes.

(c) Ninguna persona puede servir como director de mantenimiento, a menos que:

(1) Posea un certificado de mecánico actualizado y que cubra ya sea el fuselaje o motopropulsores y que haya tenido al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de aeronaves turbojet, motores recíprocos o turbo hélices (como aplique) en las operaciones de un operador comercial o aerolínea de los cuales haya estado un año en calidad de supervisor; y

(2) Conocer las partes de mantenimiento del Manual de Procedimiento del operador comercial y las especificaciones de operaciones así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.

(d) Ninguna persona puede servir como jefe de mantenimiento, a menos que:

(1) Posea una licencia de mecánico actualizada, clase I, que haya mantenido esta clasificación por lo menos durante 3 años.

(2) Haber tenido al menos 3 años de experiencia diversa en mantenimiento de aeronaves turbojet, motores recíprocos o turbo hélice (como aplique) con una aerolínea, operador comercial o estación reparadora certificada, 1 año de los cuales haya sido inspector de mantenimiento; y

(3) Conocer el manual de piezas de mantenimiento del operador comercial y las especificaciones de operaciones y los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.

SUB-PARTE "D". REGLAS QUE RIGEN A TODOS LOS PROPIETARIOS DE CERTIFICADOS, BAJO ESTA PARTE.

6.23 APLICABILIDAD.-

Esta sub-parte describe las reglas que rigen a todos los propietarios de certificado bajo esta parte.

6.24 DISPONIBILIDAD DE CERTIFICADO Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.

Cada propietario de certificado debe tener su certificado de operación y especificaciones de operaciones, disponibles para inspección por la DGAC.

6.25 USO DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.

(a) Cada propietario de certificado debe tener (mantener) a sus empleados informados de los señalamientos de las especificaciones de operaciones que apliquen a los deberes y responsabilidades de ellos.

(b) Cada propietario de certificado debe mantener un juego completo y separado de sus especificaciones de operaciones. En adición, cada propietario de certificado debe insertar excepciones aplicables a sus especificaciones de operaciones, de modo tal que retenga su identidad como especificaciones de operaciones.

6.26 ENMIENDA AL CERTIFICADO.

(a) La DGAC puede enmendar un certificado de operación emitido bajo esta parte.

(1) A solicitud del propietario, si la DGAC determina que la seguridad y el interes público, permiten la enmienda; o

(2) Si la DGAC determina que la seguridad y el interés público requieren la enmienda.

(b) Un solicitante para enmienda de un certificado de operación debe depositar su aplicación en la DGAC 30 días antes de la fecha propuesta para la efectividad de esa enmienda.

6.27 ENMIENDA A LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.

(a) La DGAC puede enmendar las especificaciones de operaciones emitida bajo esta parte, excepto aquellas que son una parte del certificado de operación de la aerolínea.

(1) A solicitud del propietario, si la DGAC determina que la seguridad y el interés público permiten el cambio; o

(2) Si la DGAC determina que la seguridad y el interés público requieren el cambio o enmienda.

(b) En caso de una enmienda bajo el párrafo (a)(2) de esta sección, la DGAC notifica al propietario, por escrito, del propósito del cambio, fijando un período razonable dentro de los cuales el propietario puede someter la información escrita, vistas y argumentos sobre el anexo o enmienda.

Después de considerar todo el material presentado, la DGAC notifica al propietario de cualquier enmienda adoptada, o revoca el aviso. La enmienda es efectiva 30 días después de recibir la noticia o aviso. Si la DGAC encuentra que hay una emergencia que requiere acción inmediata con respecto a la seguridad y que los procedimientos en este párrafo son prácticos o son contrarios al interés público, la DGAC puede emitir una enmienda efectiva a la fecha que el propietario recibe el aviso.

(c) Aeropuertos y autorizaciones de ruta pueden ser enmendados bajo la sección 6.26.

(d) Un solicitante debe depositar su solicitud para enmienda de especificaciones de operaciones con la DGAC 30 días antes de la fecha propuesta para la efectividad de la enmienda.

6.28 AUTORIDAD DE INSPECCION.-

Cada propietario de certificado debe permitir a la DGAC o su representante, en cualquier momento o lugar , realizar cualquier inspección o prueba para determinar si cumple con las regulaciones aplicables de la DGAC, su certificado de operación y especificaciones de operaciones o si califica para mantener su certificado.

6.29 CAMBIO DE DIRECCION.-

Cada propietario de certificado debe notificar por escrito a la DGAC, 30 días de antelación, sobre cualquier cambio de dirección de su oficina principal, su base de operación principal o su base principal de mantenimiento.

SUB-PARTE "E". APROBACION DE RUTAS : AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERAS.

6.30 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe reglas para obtener aprobación de rutas para aerolíneas domésticas o bandera.

6.31 REQUISITOS DE RUTAS: GENERALIDADES.

(a) La aerolínea doméstica o bandera, cuando aplique para aprobación de una ruta debe mostrar:

(1) Que es capaz de conducir satisfactoriamente operaciones programadas entre cada ruta regular, provisional y reabastecimiento de combustible, o segmento de ruta; y

(2) Que las facilidades y servicios requeridos por las secciones 6.33 hasta la 6.38 esten disponibles y adecuadas para la operación propuesta. La DGAC puede aprobar una ruta fuera del espacio aéreo controlado, si determina que la densidad de tráfico es tal que un nivel adecuado de seguridad pueda ser asegurado.

(b) El párrafo 6.31 (a) de esta sección no requiere de un vuelo actual sobre la ruta o segmento de ruta si la aerolínea muestra que el vuelo no es esencial a la seguridad, considerando la disponibilidad de los aeropuertos en las facilidades del alumbrado, mantenimiento, comunicaciones, navegación, combustible, facilidades de radio de tierra, de abordo y la habilidad del personal a ser usado en la operación propuesta.

6.32 ANCHO DE RUTA.

(a) Rutas y segmentos de rutas aprobadas sobre este país o aerovías extranjeras (y rutas recomendadas en el caso de una aerolínea bandera) tienen un ancho igual al ancho designado de esas aerovías o rutas. Si en cualquier momento la DGAC encuentra necesario determinar el ancho de otras rutas aprobadas debe considerar lo siguiente:

(1) Claridad del terreno.
(2) Altitud minima de la ruta.
(3) Ayudas de navegación de tierra y de abordo.
(4) Densidad del tráfico aéreo.
(5) Procedimientos ATC.

b) Cualquier ancho de rutas, o de otras rutas aprobadas por la DGAC, estarán especificadas en las especificaciones de operaciones de las aerolíneas.

6.33 AEROPUERTOS : DATOS REQUERIDOS.

(a) Cada aerolínea doméstica y bandera debe mostrar que cada ruta que presenta para aprobación tiene suficientes aeropuertos que están adecuadamente equipados y adecuados para la operación propuesta, considerando tales detalles como tamaño, superficie, obstrucciones, instalaciones, protección pública, iluminación, ayudas de navegación y de comunicaciones, y ATC (Control de Tráfico Aéreo).

(b) Cada aerolínea doméstica y bandera debe mostrar que tiene un sistema aprobado para obtener, mantener y distribuir al personal adecuado datos aeronaúticos actualizados para cada aeropuerto que usa para asegurar una operación segura en ese aeropuerto. Los datos aeronaúticos deben incluir lo siguiente :

(1) Aeropuertos.

(a) Instalaciones.
(b) Protección pública.
(c) Ayudas de navegación y de comunicaciones.
(d) Construcciones que afecten las operaciones de despegue, aterrizaje u operaciones en tierra.
(e) Facilidades de tráfico aéreo.

(2) Pistas, zonas libres de obstáculos y zonas de paradas.

(a) Dimensiones.
(b) Superficie.
(c) Sistemas de alumbrado y marcación.
(d) Elevación e inclinación.

(3) Umbrales desplazados.

(a) ubicación
(b) dimensión
(c) despegue o aterrizaje o ambos.

(4) Obstáculos.

(a) Aquellos que afecten los cómputos de la ejecución del despegue y aterrizaje de acuerdo con la sub-parte I de esta parte.
(b) Obstáculos controlados.

(5) Procedimientos de vuelo por instrumento:

(a) procedimiento de salida.
(b) procedimiento de aproximación.
(c) procedimiento de aproximación frustrada.

(6) Información especial.

(a) Equipo medidor de alcance visual de la pista.
(b) Vientos prevalecientes bajo condiciones de poca visibilidad.

(c) Si la DGAC determina qué revisiones son necesarias para la contínua acomodación del sistema adoptado por el propietario del certificado en la colección, diseminación, y uso de datos aeronáuticos que están aprobados, el propietario del certificado debe después de ser notificado por la DGAC, hacer esas revisiones en su sistema.

6.34 FACILIDADES DE COMUNICACIONES.

Cada aerolínea doméstica o bandera debe mostrar que un sistema de comunicación por radio de dos vías aire/tierra está disponible en puntos que aseguren confiabilidad y comunicaciones rápidas, bajo condiciones de operaciones normales sobre toda la ruta (sea directa o vía circuitos de punto -a- punto aprobado) entre cada aeronave y la oficina apropiada de despacho, y entre cada aeronave y los servicios de tránsito aéreo apropiado.

6.35 FACILIDADES PARA REPORTES DE CONDICIONES METEOROLOGICAS.-

(a) Cada aerolínea doméstica o bandera debe mostrar que existen suficientes servicios de reportes meteorológicos disponibles a lo largo de cada ruta para proveer reportes meteorológicos y pronósticos necesarios para la operación.

(b) Ninguna aerolínea doméstica o bandera puede usar ningún reporte meteorológico o pronóstico para controlar el vuelo a menos que sea preparado por una fuente aprobada por la DGAC.

(c) Cada aerolínea doméstica o bandera 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) Cada aerolínea doméstica y bandera debe mostrar que tiene un sistema aprobado para obtener pronósticos y reportes de condiciones adversas de fenómenos meteorológicos, tales como turbulencias de cielo claro, tronadas, y corte de viento a bajo nivel, que pueda afectar la seguridad del vuelo en cada ruta a ser volada y cada aeropuerto a ser usado.

6.36 FACILIDADES DE NAVEGACION EN RUTA.

(a) Excepto a lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, cada aerolinea doméstica y bandera debe mostrar para cada 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 ATC (Control de tráfico aéreo); y

(2) colocadas para permitir la navegación a cualquier aeropuerto regular, provisional, de reabasticimiento de combustible o alterno, dentro del grado de exactitud necesario para la operación propuesta.

Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeropuertos alternos, las radio ayudas de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado están listadas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

6.37 FACILIDADES DE SERVICIOS Y MANTENIMIENTO.

Cada aerolínea doméstica o bandera debe mostrar que posee personal competente, equipos y facilidades adecuadas (incluyendo repuestos, suministros y materiales) disponibles en los puntos de las rutas de la aerolínea necesarios para el servicio correspondiente, mantenimiento y mantenimiento preventivo de las aeronaves y equipo auxiliar.

6.38 CENTROS DE DESPACHO.

Cada aerolínea doméstica o bandera debe mostrar que tiene suficientes centros de despacho, para las operaciones que serán conducidas, ubicadas en lugares adecuados que asegure el control operacional de cada vuelo.

SUB-PARTE F - APROBACION DE AREAS Y RUTAS PARA OPERADORES COMERCIALES.

6.39 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe reglas para la obtención de la aprobación de áreas y rutas para operadores comerciales.

6.40 REQUISITOS DE AREAS Y RUTAS: GENERALIDADES.

(a) Cada operador comercial que solicite la aprobación de ruta y área debe mostrar.

(1) Que puede conducir operaciones dentro de este país de acuerdo con los párrafos (a)(3) y (a)(4) de esta sección.

(2) Que puede conducir operaciones de acuerdo con los requisitos aplicables para cada área fuera de este país para las cuales la autorización esta solicitada; y

(3) Que está equipado y puede conducir operaciones sobre, y usar las facilidades de navegación asociadas con las aerovías de este país, aerovías extranjeras, o rutas recomendadas para ser usadas; y

(4) Que conducirá todas las operaciones IFR sobre aerovías de este país o extranjeras; espacios aéreos controlados y rutas recomendadas.

(b) La DGAC puede aprobar una ruta fuera del espacio aéreo controlado si el operador comercial muestra que la ruta es segura para operaciones y la DGAC encuentra que la densidad del tráfico es tal que un nivel adecuado de seguridad puede ser asegurado. EL operador comercial no puede usar tal ruta a menos que sea aprobada por la DGAC y sea listada en las especificaciones de operaciones del operador comercial.

6.41 ANCHO DE RUTA.

(a) Las rutas y segmentos de rutas sobre aerovías de este país, aerovías extranjeras, o rutas recomendadas tienen un ancho igual al ancho designado de esas aerovías o rutas recomendadas.

Cuando la DGAC encuentre la necesidad de determinar el ancho de otras rutas, considerara lo siguiente :

(1) Margen vertical sobre el terreno .
(2) Altitud mínima en ruta.

(3) Ayudas de navegación y comunicación.
(4) Densidad del tráfico aéreo.
(5) Procedimientos del ATC (Control de trafico aéreo).

(b) Cualquier ancho de ruta de otras rutas determinadas por la DGAC estan especificadas en las especificaciones de las operaciones del operador comercial.

6.42 AEROPUERTOS: DATOS REQUERIDOS.

(a) Ningún operador comercial puede usar ningún aeropuerto a menos que esté apropiadamente equipado y adecuado para la operación propuesta, considerando los factores como tamaño, superficie, obstrucciones, facilidades, protección pública, alumbrado, ayudas de navegación y de comunicaciones y ATC (Control de Tráfico Aéreo).

(b) Cada operador comercial debe mostrar que tiene un sistema aprobado para obtener, mantener, y distribuir al personal apropiado datos aeronaúticos actualizados para cada aeropuerto que usa para asegurar una operación segura en ese aeropuerto. Los datos aeronaúticos deben incluir lo siguiente :

(1) Aeropuerto

(A) Instalaciones
(B) Protección pública.
(C) Ayudas de navegación y de comunicaciones.
(D) Construcción que afecte el despegue, aterrizaje y operaciones en tierra.

(2) Pistas, zonas libres de obstáculos y zonas de parada.

(A) Dimensiones.
(B) Superficie.
(C) Sistemas de iluminación y marcación.
(D) Elevación e inclinación.

(3) Umbrales desplazados.

(A) Ubicación.
(B) Dimensiones.
(C) Despegue, aterrizaje o ambos.

(4) Obstáculos.

(A) Aquellos que afecten los cómputos de la ejecución del despegue y aterrizaje de acuerdo con la subparte I de esta parte.
(B) Obstáculos controlados.

(5) Procedimientos de vuelo por instrumento.

(A) Procedimiento de salida.
(B) Procedimiento de aproximación.
(C) Procedimiento de operación frustrada.

(6) Información especial.

(A) Equipo medidor de alcance visual de la pista.
(B) Vientos prevalecientes bajo condiciones de poca visibilidad.

(c) Si la DGAC determina qué revisiones son necesarias para la contínua acomodación del sistema adoptado por el propietario del certificado en la colección diseminación y uso de datos aeronaúticos que estén aprobados, el propietario del certificado debe después de ser notificado por la DGAC, hacer esas revisiones en su sistema.

6.43 FACILIDADES PARA REPORTES DE CONDICIONES METEOROLOGICAS.

(a) Ningún operador comercial puede usar ningún reporte meteorológico para controlar el vuelo a menos que sea preparado por una fuente aprobada por la DGAC. Para operaciones fuera de este país, el operador comercial debe mostrar que sus reportes meteorológicos estan preparados por una fuente encontrada satisfactoria por la DGAC.

(b) Cada operador comercial que usa pronósticos para controlar los movimientos de vuelos, usará pronósticos preparados de reportes meteorológicos especificados en el párrafo (a), de esta sección.

6.44 FACILIDADES DE NAVEGACION EN RUTA.

(a) Excepto como está establecido en el párrafo (b) de esta sección ningún operador comercial puede conducir operación alguna sobre una ruta a menos que las radio ayudas de navegación esten :

(1) Disponibles durante toda la ruta para aeronaves navegando dentro del grado de exactitud requerido por el ATC (Control de tráfico aéreo).

(2) Colocadas para permitir la navegación a cualquier aeropuerto de destino, o aeropuerto alterno, dentro del grado de exactitud necesario para la operación propuesta.

(b) Las radio ayudas de navegación, no son requeridas para:

(1) Operaciones diurnas VFR que pueden ser conducidas con seguridad por pilotaje por razones de características del terreno.

(c) Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeropuertos alternos, las radio ayudas de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado están listadas en las especificaciones de las operaciones [illegible] comercial.

6.45 FACILIDADES DE SERVICIO Y MANTENIMIENTO.

Cada operador comercial debe mostrar que posee personal competente facilidades y equipos (incluyendo repuestos, suministros y materiales) para el servicio correspondiente de mantenimiento, mantenimiento preventivo de la aeronave y equipo auxiliar.

6.46 SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELOS.

(a) Cada operador comercial debe mostrar que tiene :

(1) Un sistema de seguimiento de vuelo establecido de acuerdo con los requisitos de la autorización de salida de vuelo de la sub-parte U de esta parte diseñado 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

(a) Para asegurar el seguimiento adecuado del progreso de cada vuelo con respecto a su salida en el punto de origen y llegada en su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas presentadas en esos puntos o paradas. y

(b) Para asegurar que el piloto al mando está provisto [illegible] la información necesaria para la seguridad del vuelo

(b) Un operador comercial puede coordinar para tener facilidades de seguimiento de vuelo proporcionado por personas que no sean sus empleados, pero en tal caso el operador comercial continúa siendo el primer responsable del control operacional de cada vuelo.

(c) Las especificaciones de operaciones de vuelo del operador comercial [illegible] el sistema de seguimiento de vuelo que está autorizado a usar y el lugar [illegible]

6.47 SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELOS: REQUISITOS

(a) Cada operador comercial que use un sistema de seguimiento de vuelo [illegible] que:

(I) El sistema tiene facilidades y personal adecuado para [illegible] información necesaria para iniciación y conducción segura de cada vuelo y

(a) La tripulación de vuelo de cada aeronave, y.
(b) Las personas designadas por el operador comercial para [illegible] función de control operacional de la aeronave; y

(2) Que el sistema tenga un medio disponible de comunicación a través de facilidades privadas o públicas disponibles (tales como teléfono, telégrafo o radio) para monitorear el avance de cada vuelo con respecto a su salida del punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras de mantenimiento o mecanicas presentadas en esos puntos o paradas.

(b) El operador comercial debe mostrar 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 sus tareas requeridas.

SUBPARTE G-REQUERIMIENTOS DEL MANUAL.

6.48 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe requisitos para la preparación y mantenimiento de manuales por todos los propietarios de certificados.

6.49 PREPARACION.

(a) Cada aerolinea doméstica y bandera preparará y mantendrá actualizado un manual para el uso y guía del personal de vuelo y de tierra en la conducción de sus operaciones.

(b) Cada operador comercial preparará y mantendrá actualizado un manual para el uso y guía del personal de vuelo, operaciones terrestres, y administrativo en la conducción de sus operaciones.

(c) Para el propósito de esta subparte, el propietario de certificado puede preparar esa parte del manual que tenga información e instrucción de mantenimiento, completo o en parte, en forma de página impresa o microfilm.

6.50 CONTENIDO:

(a) Cada manual requerido por la sección 6.49 debe :

(1) Incluir instrucciones e información necesaria para permitir al personal incumbente ejercer sus obligaciones y responsabilidades con un alto grado de seguridad;

(2) Estar en una forma fácil de revisar;

(3) Tener la fecha de la última revisión en cada página y

(4) No estar contrario a ninguna regulación de la DGAC aplicable a este país, o a las especificaciones de las operaciones del propietario del certificado, o cualquiera regulación extranjera aplicable pertenecientes a operaciones de aerolineas bandera u operador comercial.

(b) EL manual puede estar en dos o más partes separadas, conteniendo juntas toda la siguiente información, pero cada parte debe contener esa parte de la información que sea apropiada para cada grupo de personal;

(1) Políticas generales.

(2) Deberes y responsabilidades de cada miembro de la tripulación y miembros apropiados de la organización terrestre y en el caso de operadores comerciales, personal administrativo.

(3) Referencia a regulaciones apropiadas de la DGAC de este país.

(4) Despacho de vuelo y control operacional, incluyendo procedimientos para despacho coordinado o control de vuelo, o procedimientos de seguimiento de vuelo, como sea aplicable.

(5) Procedimientos de vuelo en ruta, navegación y comunicación, incluyendo procedimientos para el despacho y salida o continuación de vuelo si algún equipo requerido para el tipo particular de operación llega a ser inoperante o inservible en ruta.

(6) Para aerolíneas domésticas o bandera, información apropiada de las especificaciones de operaciones en ruta, incluyendo cada ruta aprobada, los tipos de aeronaves autorizadas, el tipo de operación tales IFR, día, noche, etc., y cualquiera otra información pertinente.

(7) Para operadores comerciales, información de las especificaciones de operaciones que incluyan el área de operaciones autorizadas, el tipo de operaciones tales como VFR de día e IFR noche, etc., y cualquiera otra información pertinente.

(8) Información apropiada de las especificaciones de operaciones del aeropuerto, incluyendo cada aeropuerto.

(a) Su ubicación (operaciones de aerolíneas domésticas y bandera solamente);

(b) Su designación (regular, alternos, provisional, etc.) (operaciones de aerolíneas domésticas y bandera solamente);

(c) los tipos de aeronaves autorizados (operaciones de aerolíneas domésticas y bandera solamente);

(d) procedimientos de aproximación por instrumento.

(e) Mínimos de aterrizaje y despegue; y

(f) Cualquiera otra información pertinente.

(20) [illegible] del peso de despegue, en ruta y aterrizaje.

(21) [illegible] procedimientos para familiarizar a los pasajeros con el uso de equipo de emergencia, durante el vuelo.

(22) [illegible] de emergencia y procedimientos.

[illegible] de designar la sucesión de mando de los tripulantes de vuelo.

[illegible] procedimientos para determinar el uso de áreas de aterrizaje y despegue, y [illegible] diseminación de información pertinente al personal de operaciones.

[illegible] procedimientos para operar en condiciones de hielo, granizos, tronadas, [illegible] viento a bajo nivel, o cualquiera condición meteorológica potencialmente [illegible].

(25) Programas de entrenamiento de piloto y auxiliar de cabina, incluyendo fases [illegible] apropiadas, de vuelo, y de emergencia.

[illegible] instrucciones y procedimientos para mantenimiento, mantenimiento [illegible] servicio.

(27) Limitaciones de tiempo, o estándares para determinar las limitaciones de [illegible] para reparación mayor, inspecciones y chequeos de fuselajes, motores, accesorios y equipo de emergencia.

[illegible] procedimientos para el reabastecimiento de combustible de la aeronave, [illegible] la contaminación del combustible, protección contra fuego (incluyendo [illegible] electrostatica y supervigilancia y protección de pasajeros durante el [illegible] de combustible).

(29) Inspecciones de aeronavegabilidad, incluyendo instrucciones cubriendo [illegible], estándares, reponsabilidades y autoridad del personal de inspección.

[illegible] y procedimientos para mantener el peso y el centro de gravedad de la aeronave dentro de los limites aprobados.

(31) [illegible] aplicable, piloto, despachador, procedimientos de calificación de [illegible].

(32) Procedimientos de notificación de accidente.

[illegible] procedimientos e instrucciones referentes al manejo de artículos peligrosos [illegible] magnetizados, si estos materiales estan para ser transportados, [illegible] o manipulados, incluyendo:

(a) Procedimientos para determinar la certificación apropiada del embarque, empaque apropiado, marcación, rotulación, documentos de embarque, compatibilidad de articulos, e instrucciones sobre el cargamento, almacenaje, y manejo.

(b) Procedimientos de notificación para reportar incidentes de articulos peligrosos a la DGAC.

(c) Instrucciones y procedimientos para la notificación al piloto al mando cuando hay artículos peligrosos a bordo.

(24) Otra información o instrucciones referentes a seguridad.

(a) Cada propietario de certificado debe mantener al menos una copia completa del manual en su base principal de operaciones.

6.51 DISTRIBUCION

(a) Cada propietario de certificado debe suministrar copias del manual requerido por la sección 6.49 (y los cambios y adiciones) o partes apropiadas del manual a :

(1) Personal de operaciones de tierra y personal de mantenimiento apropiados.

(2) Tripulantes y

(3) Representantes designados por la DGAC.

(b) Cada persona a quien un manual o partes apropiadas de él le sea dado bajo el párrafo (A) de esta sección debe mantenerlo al día con los cambios y adicciones dado a esa persona y tendrá el manual y las partes apropiadas de él accesible cuando ejecute tareas asignadas.

(c) Para el propósito de cumplir con el párrafo (A) de esta sección, el propietario del certificado debe darle a las personas listadas en el manual, la parte de mantenimiento, en microfilm y también un aparato de lectura de la información e instrucciones de mantenimiento.

6.52 REQUERIMIENTO DEL MANUAL ABORDO DE LAS AERONAVES: OPERADORES COMERCIALES.

(a) Excepto a lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, cada operador comercial llevará las partes apropiadas del manual en cada aeronave cuando esté fuera de la base principal. Las partes apropiadas deben estar disponibles para el uso del personal de tierra o vuelo.

Si un operador comercial lleva abordo de la aeronave todo o parte de la sección de mantenimiento del manual en microfilm, debe tambien cargar un aparato de lectura que de una copia legible de la información e instrucciones de mantenimiento.

(b) Si un operador comercial puede ejecutar todo mantenimiento programado en estaciones especificadas donde guarda las secciones de mantenimiento del manual, no tendrá que llevar esas partes del manual abordo de la aeronave en ruta a esas estaciones.

6.53 MANUAL DE VUELO DE LAS AERONAVES.-

(a) Cada propietario de certificado tendrá un Manual de Vuelo aprobado por la DGAC para cada tipo de aeronave de categoría transporte que él opere.

(b) En cada aeronave de categoria de transporte, el propietario del certificado debe llevar: el manual requerido por la sección 6.49 si es que este manual contiene la información requerida aplicable al manual de vuelo y esta información esta claramente identificada como los requerimientos del manual de vuelo o el manual de vuelo de la aeronave aprobado. Si el propietario del certificado decide llevar el manual requerido por la sección 6.49, debe revisar las secciones de procedimientos de operación y modificar la presentación de los datos de perfomancia del manual de vuelo si los procedimientos de operación revisados y las presentaciones de los datos de perfomancia modificados son:

(1) Aprobados por la DGAC y
(2) Claramente identificados como requerimiento del Manual de Vuelo de la aeronave.

SUB-PARTE "H".- REQUERIMIENTOS DE LAS AERONAVES.

6.54 APLICABILIDAD

Esta subparte describe los requerimientos de las aeronaves para todos los propietarios de certificados.

6.55 REQUERIMIENTOS DE LA AERONAVE. GENERALIDADES:

(a) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave a menos que esa aeronave:

(1) Esté registrada como una aeronave civil de este país y posea un certificado de aeronavegabilidad al día expedido por la DGAC.

(2) Esté en condiciones adecuadas para vuelos y cumple los requerimientos aplicables de aeronavegabilidad incluyendo los relacionados a identificación y equipo.

(b) Un propietario de certificado puede usar un sistema aprobado de control de peso y balance basado en peso average, asumido o estimado para cumplir con los requerimientos aplicables de aeronavegabilidad y limitaciones de operación.

(c) Un propietario de certificado puede operar en transporte común y transporte de correos, una aeronave civil que este arrendado o alquilado a él sin tripulantes y esté registrada en un país que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional si:

(1) La aeronave tiene un certificado de aeronavegabilidad expedido por el país de registración y cumple con los requerimientos de registración e identificación de ese país.

(2) La aeronave es de un diseño aceptado por la DGAC, y que cumple con los requerimiento que serían aplicable a esa aeronave si fuera registrada en este país incluyendo requerimiento para un certificado de aeronavegabilidad estandard (incluyendo conformidad de diseño, condiciones para operaciones seguras y los requerimientos de ruidos, ventilación de combustible y emisiones del motor) excepto que la aeronave no sería registrada en este país ni se le emitira un Certificado de Aeronavegabilidad Estandard para esa aeronave.

(3) La aeronave es operada por pilotos certificados por la DGAC y empleados por el propietario de certificado y

(4) El propietario de certificado registra una copia del contrato para el arrendamiento o alquiler de la aeronave en la DGAC.

6.56 REQUERIMIENTOS PARA CERTIFICACION DE LAS AERONAVES Y EQUIPOS REQUERIDOS.-

Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave a menos que la aeronave haya sido certificada como una aeronave de tipo transporte por una autoridad aceptable a la DGAC y este equipada como es requerido por el certificado (enmendado), y esté equipado e instrumentado como sea requerido por esta parte, y que cumpla los requerimientos especiales de aeronavegabilidad de esta parte, y cumpla los requerimientos del parrafo 6.61 (a) de esta parte.

6.57 (RESERVADO)

6.58 LIMITACIONES DE LAS AERONAVES: TIPO DE RUTA

(a) A menos que sea autorizado por la DGAC, basado en la carácteristica del terreno, la clase de operación, o la ejecución de la aeronave que sera usada, ningún propietario de certificado puede operar aeronaves de dos o tres motores (Excepto una aeronave impulsada por tres motores de turbina) sobre una ruta que el punto más lejos no sea más de una hora de vuelo, en tiempo calma a velocidad de crucero con un motor fuera de servicio de un aeropuerto adecuado.

(b) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave terrestre en una operación extensa sobre-agua a menos que este certificada o aprobada como adecuada para realizar un amarizaje.

6.59 RESERVADO.

SUB-PARTE "I" - LIMITACIONES, OPERACIONES Y RENDIMIENTO DE LAS AERONAVES.

6.60 APLICABILIDAD.

(a) Esta subparte describe las limitaciones de operaciones y performancia de las aeronaves para todos los propietarios de certificado.

(b) Para los propósitos de esta Parte, "longitud efectiva de la pista" para aterrizaje significa la distancia desde el punto en el cual el plano libre de obtáculo (trayectoria) relacionado con el extremo de aproximación a esa pista (donde termina la aproximación) intercepta la línea del centro de pista hasta el otro extremo de la pista.

(c) Para los propósitos de esta sub-parte, el plano de liberar una obstrucción, significa un plano inclinado desde la pista hacia arriba con una inclinación de 1:20 horizontal, y tangente liberando todas las obstrucciones dentro de un área específica alrededor de la pista como visto desde la perspectiva de perfil de esa área. Visto desde arriba, la línea del centro del área específica, coincide con la línea del centro de la pista, empezando en el punto donde el plano libre de obstrucción intercepta la línea del centro de la pista y continúa a un punto de por lo menos 1,500 pies desde el punto inicial.

Por lo tanto la línea del centro conincide con la trayectoria de despegue sobre la tierra para la pista (en caso de despegue) o con una aproximación por instrumento (para aterrizaje).

Esta área se extiende lateralmente 200 pies de cada lado de la línea del centro en el punto donde el plano de liberar una obstrucción intercepta la pista y continúa de este ancho hasta el final de la pista. Luego se incrementa uniforme a 500 pies de cada lado de la línea de centro hasta un punto de 1,500 pies desde la intersección del plano de liberar una obstrucción con la pista después se extiende lateralmente 500 pies de cada lado de la línea de centro.

6.61 GENERALIDADES.

(a) Cada propietario de certificado operando una aeronave en categoria de transporte impulsado por motores de turbina cumplirá con las provisiones aplicables de las secciones 6.62 hasta la 6.66.

(b) Los datos de perfomancia en el manual de vuelo de la aeronave aplican para determinar el cumplimiento con las secciones 6.62 hasta 6.66. Donde las condiciones sean diferentes de aquellas en las cuales las perfomancia estan basadas, el cumplimiento se determina por interpolación o computando los efectos de cambio en las variables específicas, si los resultados de la interpolación o computación son sustancialmente precisos con el resultado de la prueba directa.

(c) La DGAC puede autorizar en las especificaciones de operaciones desviaciones de los requerimientos de esta subparte, si circunstancias especiales observan literalmente un requisito innecesario para la seguridad.

6.62 LIMITACIONES DE DESPEGUE

(a) Ninguna persona que opere una aeronave en catégoria de transporte impulsada por motores de turbina puede despegar con un peso mayor al que esta listado en el Manual de Vuelo de esa aeronave para la elevación de aeropuerto y la temperatura ambiente que existen en ese despegue.

(b) Ninguna persona que opere una aeronave en categoria de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar con un peso mayor al que esta listado en el Manual de Vuelo de esa aeronave como distancias mínimas requeridas para despegue. La distancia de despegue puede incluir una distancia libre de obstáculo pero esta distancia incluída no puede ser mayor que la mitad de la carrera de despegue.

(c) Ninguna persona que opere una aeronave en categoria de transporte impulsada por motores de turbina puede despegar con un peso mayor al que esta listado en el Manual de Vuelo de esa aeronave, sin demostrar el cumplimiento con lo siguiente:

(1) La distancia de acelerar y parar no puede exceder la longitud de la pista más la longitud de cualquier área de parada (stopway).

(2) La distancia de despegue no puede exceder la longitud de la pista más la longitud de la distancia libre de obstáculo (clearway), excepto que la longitud de cualquier distancia libre de obstáculo (clearway) incluída no puede ser mayor que la mitad de la longitud de la pista.

(3) La carrera de despegue no puede ser mayor que la longitud de la pista.

(d) Ninguna persona que opere una aeronave de categoría de transporte impulsada por motores de turbina puede despegar con un peso mayor al que está listado en el Manual de Vuelo de esa aeronave:

(1) Que permita una trayectoria de despegue que libere todos los obstáculos por lo menos con 35+0.01 D pies verticales (D es la distancia a lo largo de la trayectoria de vuelo intentada desde el final de la pista en pies), o por lo menos con 200 pies horizontales dentro del área del aeropuerto y por lo menos con 300 pies horizontales despues de salir del area; o

(2) Que permita trayectoria neta de despegue que libere todos los obstaculos con una altura de por lo menos 35 pies verticales, o por lo menos con 200 pies horizontales dentro del area del aeropuerto, y por lo menos con 300 pies horizontales después de salir del área.

(e) Para determinar pesos máximos, distancias mínimas, y trayectorias de vuelo bajo los párrafos (A) hasta (D) de esta sección, las correcciones deben hacerse para la pista que será usada, la elevación del aeropuerto, el gradiente efectivo de la pista, la temperatura ambiental y el componente de viento a la hora de despegue.

(f) Para los propósitos de esta sección, se asume que la aeronave no se banquea antes de alcanzar una altura de 50 pies, como esta demostrado en los datos de la trayectoria de despegue o en la trayectoria neta de despegue (como sea conveniente) en el Manual de Vuelo de la aeronave. Después de eso el banqueo máximo no puede ser mayor de 15 grados.

6.63 LIMITACIONES EN RUTA: UN MOTOR INOPERATIVO.

(a) Ninguna persona que opere una aeronave en categoria de transporte impulsada por motores de turbina, puede despegar con un peso, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, que sea mayor que (de acuerdo a los datos aprobados en el manual de vuelo de la aeronave, referente a: un motor inoperativo trayectoria neta de vuelo en ruta) permita el cumplimiento con los subpárrafo (1) o (2) de este párrafo basado en las temperaturas ambientales esperadas en ruta. :

(1) Pueda mantener una altura de por lo menos 1.000 pies sobre todo el terreno y obstrucciones dentro de cinco millas terrestre de cada lado de la ruta propuesta y además, mantenga 1,500 pies sobre el aeropuerto donde se asume que la aeronave aterrice después que falle un motor.

(2) La trayectoria neta de vuelo permite que la aeronave continue volando desde la altura de crucero hasta un aeropuerto donde un aterrizaje puede ser efectuado bajo la sección 6.66, liberando todo terreno y obstrucciones dentro de cinco millas terrestre de la ruta propuesta por lo menos con 2,000 pies verticales y con una altura de 1,500 pies sobre el aeropuerto donde la aeronave aterrizara después que le falle un motor.

(b) Para los propósitos del párrafo (a)(2) de esta sección, se asume que:

(1) El motor falla en el punto más crítico en ruta;

(2) Un método aprobado sea usado para compensar vientos adversos;

(3) El lanzamiento de combustible será permitido si el propietario de certificado demuestra que los tripulantes han sido debidamente entrenados, que el programa de entrenamiento es adecuado, y que todas las precauciones sean tomadas para asegurar un procedimiento seguro;

(4) El aeropuerto alterno está especificado en el despacho o autorización de vuelo y cumple con los requisitos de los mínimos meteorológicos descritos; y

(5) El consumo de combustible y aceite después del fallo del motor es el mismo que esta permitido en los datos de trayectoria neta de vuelo aprobado en el Manual de Vuelo de la aeronave.

6.64 LIMITACIONES EN RUTA: DOS MOTORES INOPERATIVOS.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave en categoría de transporte impulsada por motores de turbina a lo largo de una ruta propuesta, a menos que cumpla con cualquiera de los siguientes puntos:

(1) No hay lugar a lo largo de la ruta propuesta que sea más de 90 minutos (con todos los motores funcionando con potencia de crucero) de un aeropuerto que cumple los requerimientos de la sección 6.66 de esta subparte.

(2) Su peso, de acuerdo a la trayectoria neta de vuelo en ruta con dos motores inoperativos aprobados en el Manual de Vuelo de la aeronave, permite que la aeronave vuele desde el punto donde los dos motores fallaron simultáneamente a un aeropuerto que cumple con los requerimientos de la sección 6.66 con la trayectoria neta de vuelo que le permite mantener una altura de por lo menos 2,000 pies sobre el terreno (considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta) y obstrucciones dentro de 5 millas terrestres de cada lado de la ruta propuesta.

Para los propósitos de este subpárrafo asumimos que :

(a) Los dos motores fallan en el punto más crítico de la ruta;

(b) La trayectoria neta de vuelo le permite mantener 1,500 pies sobre el aeropuerto donde el aterrizaje está supuesto a hacerse despues de la falla de los motores;

(4) El lanzamiento de combustible será permitido si el propietario de certificado demuestra que los tripulantes han sido debidamente entrenados, que el programa de entrenamiento es adecuado, y que todas las precauciones sean tomadas para asegurar un procedimiento seguro;

(5) El peso de la aeronave, en el punto donde se supone la falla de los dos motores, incluye suficiente combustible para continuar hasta el aeropuerto, y llegar a una altitud de al menos 1,500 pies y después volar por 15 minutos a potencia de crucero; y

(6) El consumo de aceite y combustible después de la falla de los dos motores es el mismo consumo que está permitido en los datos de la trayectoria neta de vuelo aprobado en el manual de vuelo de la aeronave.

6.65 LIMITACIONES DE ATERRIZAJE: AEROPUERTOS DE DESTINO.

(a) Ninguna persona que opere una aeronave en categoría de transporte impulsada por motores de turbina, puede despegar la aeronave con un peso (con un consumo normal de combustible y aceite en vuelo hacia el aeropuerto de destino o alterno) tal que al llegar al aeropuerto pueda exceder el peso de aterrizaje previsto en el manual de vuelo de la aeronave, considerando la elevación y la temperatura ambiente en el aeropuerto destino o alterno al momento del aterrizaje.

(b) Excepto a lo descrito en los párrafos (c) (d) o (e) de esta sección, ninguna persona que opere una aeronave en categoría transporte impulsada por motores de turbina puede despegar esa aeronave a menos que el peso de la aeronave a la llegada, considerando consumo normal de aceite y combustible en vuelo (de acuerdo con la distancia de aterrizaje establecidas en el manual de vuelo de la aeronave, tomando en cuenta la elevación y la condición del viento en el aeropuerto de destino al momento del aterrizaje), permita un aterrizaje completo en el 60% de la longitud efectiva de cada una de las pistas descritas a continuación, desde un punto de 50 pies por arriba de la intersección del plano libre de obstáculo y la pista.

Para los fines de determinar el peso de aterrizaje permitido en el aeropuerto de destino, se asume lo siguiente :

(1) La aeronave es aterrizada en la pista más favorable, en la dirección más favorable y en aire calmado.

(2) La aeronave es aterrizada en la pista más apropiada considerando la velocidad probable del viento, su dirección, características de la aeronave y considerando otras condiciones tales como ayuda de aterrizaje y del terreno.

(c) A menos que, basada en una muestra de técnicas actuales de operaciones de aterrizaje sobre pistas mojadas, una distancia de aterrizaje corto (pero nunca menos de lo requerido en el párrafo (b) de esta sección), que haya sido aprobada para un tipo y modelo específico de aeronave y este incluído en el manual de vuelo de la aeronave, ninguna persona puede despegar una aeronave turbojet (impulsada por turbinas), cuando el reporte apropiado de las condiciones meteorológicas indiquen que la pista de aterrizaje del aeropuerto destino podrían estar mojadas o resbaladizas al tiempo estimado de la llegada a menos que el largo efectivo de la pista de dicho aeropuerto esté a un 115% mínimo del largo de pista requerido en el párrafo (b) de esta sección.

(d) Una aeronave impulsada por turbina que pudiera estar prohibida de despegar porque no reúne los requerimientos del párrafo (b) (2) de esta sección, puede despegar si hay un aeropuerto alterno especificado que reúna todos los requerimientos del párrafo (b) de esta sección.

6.66 LIMITACIONES DE ATERRIZAJE: AEROPUERTOS ALTERNOS.

Ninguna persona puede listar un aeropuerto como alterno, en un despacho o autorización de vuelo de una aeronave categoria de transporte impulsada por turbina, a menos (basado en las condiciones de la sección 6.65 (b)) esa aeronave con el peso anticipado al momento de la llegada pueda realizar un aterrizaje completo en el 60% de la longitud efectiva de la pista para una aeronave impulsada por turbina, desde un punto a 50 pies por arriba de la intersección del plano libre de obstáculo y la pista.

En el caso de un aeropuerto alterno para despegue como esta previsto en la sección 6.266, se puede tomar en cuenta el lanzamiento de combustible en adición al consumo normal de aceite y combustible cuando se esté determinando el peso anticipado para el momento del aterrizaje.

6.67 (RESERVADO).

6.68 (RESERVADO).

SUB-PARTE "J"-REQUISITOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD.

6.69 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe requisitos especiales de aeronavegabilidad para todos los propietarios de certificados.

6.70 (RESERVADO).

6.71 INTERIORES DE CABINA.

(a) Excepto como está descrito en la sección 6.118, cada compartimiento usado por los pasajeros o la tripulación, debe cumplir los requerimientos de esta sección.

(b) Los materiales deben ser al menos resistentes a la inflamación (llamarada).

(c) Los forros de la pared y el techo asi como de los mobiliarios, pisos y sillones, deben ser resitentes a las llamas (inflamación).

(d) Cada compartimiento donde será permitido fumar, debe estar equipado con ceniceros encerrados y completamente removibles y los otros compartimientos deben ser señalizados para que no se fume.

(e) Cada receptáculo para toallas usadas, papeles y basura debe ser de material resistente al fuego y debe tener una tapa u otro medio de contener posibles fuegos iniciados dentro de los receptáculos.

6.72 PUERTAS INTERIORES.

En cualquier caso donde las puertas interiores estén equipadas con ventanillas u otros medios de ventilación, debe de haber un medio conveniente para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de la puerta cuando sea necesario.

6.73 VENTILACION.

Cada compartimiento de tripulante o pasajero debe estar convenientemente ventilado. La concentración de monoxido de carbono no puede ser más que una parte en 2,000 partes de aire, y no debe haber gases de combustible. En cualquier caso que las separaciones entre los compartimientos tengan ventanillas u otro medio que permita el flujo de aire entre éstos, debe haber algun medio conveniente para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de las divisiones, cuando sea necesario.

6.74 PRECAUCIONES CONTRA FUEGO.

(A) Cada compartimiento debe estar diseñado de tal manera que cuando sea usado para almacenar carga o equipaje, debe reunir los requerimientos siguientes :

(1) Ningún compartimiento puede incluir controles, alambrado, líneas, equipo o accesorios que pudieran en caso de falla o daño afectar la segura operación de la aeronave, a menos que este adecuadamente acorazada, aislada o de otro manera protegida para que en caso de ser dañada por el movimiento de la carga en el compartimiento y que ese daño o falla del artículo no pueda crear un peligro o amenaza de incendio en el compartimiento.

(2) El equipaje o carga no deberá interferir en el funcionamento de los dispositivos contra incendios del compartimiento.

(3) Los materiales usados en la construcción de los compartimientos, incluyendo el equipo de amarre, deben ser al menos resistentes a las llamas.

(4) Cada compartimiento debe incluir previsiones para salvaguardar en contra de fuego, de acuerdo a las clasificaciones enunciados en los párrafos (b) hasta (f) de esta sección.

(B) Clase A. Compartimientos de carga y equipaje estan clasificados en la categoria A, si:

(1) Un fuego en ese lugar puede ser rápidamente descubierto por un miembro de la tripulación mientras esté en su estación, y

(2) Todas las partes del compartimiento son facilmente accesibles en vuelo. Debe haber un extinguidor de mano disponible para cada compartimiento clase A.

(C) Clase B. Compartimientos de carga y equipaje son clasificadas clase "B", si provee suficiente acceso para permitir que un miembro de la tripulación, durante el vuelo pueda alcanzar todas los compartimientos y sus contenidos con un extinguidor de mano y si el compartimiento está diseñado de una forma tal, que:

Cuando las preparativos de acceso estan siendo utilisados no ingrese ninguna cantidad peligrosa de humo, llamas o agentes extinguidores a ningún compartimiento ocupado por la tripulación o los pasajeros.

Cada compartimiento clase "B" debe cumplir con lo siguiente :

(1) Debe poseer un sistema detector de fuego o humo separado y aprobado, para dar la alerta en las posiciones del piloto o el Ing. de vuelo.

(2) Debe haber un extinguidor de mano disponible para el compartimiento.

(3) Debe estar forrado con material resistente al fuego, excepto que se utilice recubrimiento adicional de material resistente al fuego.

(D) Clase C. Los compartimientos de carga y equipaje son designados clase C si ellos no cumplen con los requisitos para las categorías A. B. D, o E. Cada compartimiento clase C, debe cumplir con lo siguiente :

(1) Debe poseer un sistema detector de fuego o humo separado y aprobado, para dar alerta en las posiciones del piloto o el Ing. de vuelo.

(2) Debe tener un sistema integrado aprobado, de extinción de incendios, controlado desde la estación del piloto o el ingeniero de vuelo.

(3) Debe estar diseñado para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agentes extintor ingrese a cualquier compartimiento ocupado por pasajeros o tripulantes.

(4) Debe tener ventilación y circulación de aire controlada de manera tal, que el agente extinguidor provisto pueda controlar cualquier fuego que pueda empezar en el compartimiento.

(5) Debe estar forrado con material resistente al fuego, excepto que se utilice recubrimiento adicional de material resistente al fuego.

(E) Clase D: compartimientos de carga y equipaje están clasificados en la categoría "D" si son diseñados y construídos de manera que un fuego que allí ocurra pueda ser confinado sin que peligre la seguridad de la aeronave o los ocupantes. Cada compartimiento clase D debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe tener un medio para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases nocivos ingresen a cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros.

(2) Ventilación y circulación de aire deben ser controladas dentro de cada compartimiento de manera que ningun fuego por ocurrir pueda progresar más allá de los límites de seguridad.

(3) Debe estar completamente forrado con material resistente al fuego.

(4) Se le debe dar consideración al efecto del calor dentro del compartimiento a las partes críticas adyacentes de la aeronave.

(F) Clase E: En aeronaves de carga solamente, el área de la cabina puede ser clasificada como clase "E". Cada compartimiento Clase "E" debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe estar completamente forrada con material resistente al fuego.

(2) Debe poseer un sistema detector de humo o fuego separado y aprobado para dar alerta en las posiciones del piloto o el ingeniero de vuelo.

(3) Debe haber un medio de cerrar el flujo de aire de ventilización a o dentro del compartimiento y el control de este medio debe estar accesible a la tripulación en su compartimiento.

(4) Debe haber un medio para evitar, que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases nocivos, ingresen al compartimiento de la tripulación.

(5) Las salidas de emergencia de la tripulación deben estar accesibles bajo todas las condiciones de carga.

6.75 PRUEBAS DE CONFORMIDAD CON LA SECCION 6.74.

Se debe demostrar, mediante pruebas de vuelo, el cumplimiento con lo descrito en la sección 6.74, en lo que se refiere a la accesibilidad a los compartimientos, la entrada de cantidades peligrosas de humo o agentes de extinción dentro de los compartimientos ocupados por la tripulación o pasajeros y la disipación de los agentes de extinción en los compartimientos clase "C".

Durante estas pruebas se debe demostrar que no ocurrirá ninguna operación invertida de los detectores de fuego o humo, en otro compartimiento, como resultado de fuego contenido en cualquier otro compartimiento, ya sea durante el tiempo que se le esté extinguiendo o después, a menos que el sistema de extinción se accione simultaneamente en todos los compartimientos.

6.76 (RESERVADO).

6.77 MONTAJE DEL SISTEMA DE LAS LINEAS DE PRESION DE ALIMENTACION CRUZADA.

(a) Las líneas de alimentación de presión cruzada no deben pasar a través de partes de la aeronave usadas para llevar carga o personas, a menos que:

(1) Exista un medio que permita a la tripulación cerrar el suministro de combustible a esas líneas, o

(2) las líneas estén encerradas en un recubrimiento a prueba de combustible y gases y que esté ventilado y con drenaje al exterior de la aeronave.

Sin embargo, tal recubrimiento no necesita ser usado si las líneas no tienen uniones dentro de las áreas de carga o de personas y si están debidamente orientadas (colocadas) o protegidas para prevenir daños accidentales.

(b) Las líneas que puedan ser aisladas del resto del sistema de combustible mediante válvulas en cada terminal deben incorporar dispositivos preventivos que liberen la presión excesiva que pueda resultar debido a la exposición de las líneas aisladas a altas temperaturas.

6.78 UBICACION DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE.

(a) Los tanques de combustibles deben estar ubicados de acuerdo con la sección 6.91.

(b) Ninguna parte del recubrimiento de la barquilla 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 ser aislados del compartimiento de personas por medio de recubrimiento a prueba de combustible y gases.

6.79 LINEAS DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y CONECTORES.

(a) Las líneas de combustible deben estar instaladas y aseguradas de manera que eviten vibración excesiva y para soportar las cargas ocasionadas por la presión de combustible y condiciones aceleradas de vuelo.

(b) Las líneas conectadas a componentes de la aeronave entre las cuales puede haber un movimiento relativo, deben tener previsiones para mayor flexibilidad.

(c) Las conexiones flexibles en líneas que puedan estar bajo presión y sujetas a cargas axiales, deben utilizar conjuntos de mangueras flexibles en lugar de conexiones rígidas.

(d) Las mangueras flexibles deben ser de un tipo aceptable o probadas para la aplicación en particular.

6.80 LINEAS DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y CONECTORES EN ZONAS DESIGNADAS DE FUEGO.

Las líneas de combustible y conectores en cada zona de fuego designada debe cumplir con la sección 6.93.

6.81 VALVULAS DE COMBUSTIBLE.

Cada válvula de combustible debe:

(a) Cumplir con la Sección 6.92.

(b) Tener topes de accionamiento o indicadores adecuados para la posiciones abierto y cerrado.

(c) Estar soportado de modo que las cargas resultantes de su operación o de las condiciones de vuelo acelerado no sean transmitidas a las líneas conectadas a la válvula.

6.82 LINEAS DE ACEITE Y CONECTORES EN ZONAS DESIGNADAS DE FUEGO.

Las líneas de aceite y conectores en cada zona de fuego designada debe cumplir con la seccion 6.93.

6.83 VALVULAS DE ACEITE.

Cada válvula de aceite debe:

(a) Cumplir con la sección 6.92.

(b) Tener topes de accionamiento o indicadores adecuados para la posiciones abierto y cerrado.

(c) Estar soportado de modo que las cargas resultantes de su operación o de las condiciones de vuelo acelerado no sean transmitidas a las líneas conectada a las válvulas.

6.84 DRENAJES DEL SISTEMA DE ACEITE.

Se debe proveer drenaje accesible que incorpore, ya sea un medio automático o manual que asegure la posición de cerrado, que permita un drenaje seguro de todo el aceite del sistema.

6.85 LINEAS DE RESPIRADERO DE LOS MOTORES.

(a) Las líneas de respiradero de los motores deben estar dispuestas de forma que el vapor de agua condensado que pueda obstruir o congelar la línea no se acumule en ningún punto de la misma.

(b) Los respiraderos de los motores deben descargar en una lugar que no constituya un peligro de fuego en caso de que ocurra espuma, de tal forma que el aceite que sale desde la línea no impacte en el parabrisa del piloto.

(c) Los respiraderos de los motores no deben descargar dentro del sistema de admisión de aire del motor.

6.86 PAREDES DE FUEGO.

Cada motor, unidad de planta auxiliar, calentadores u otra unidad del equipo de combustible que es destinado para la operación en vuelo, deben ser aislados del resto de la aeronave por medio de paredes de fuego o cubiertas, o por otro medio equivalente.

6.87 CONSTRUCCION DE LAS PAREDES DE FUEGO.

Cada pared de fuego y cubierta protectora debe:

(a) Ser hechas de manera que cualquier cantidad de aire fluído o llamas no pueda pasar desde el compartimiento del motor a otras partes de la aeronave;

(b) Todas las aberturas en la pared de fuego o cubierta protectora deben de ser selladas con uniones a prueba de fuego, casquillos o uniones para mamparo contra fuego.

(c) Debe ser hecha con materiales a prueba de fuego; y

(d) Ser protegidas contra la corrosión.

6.88 CUBIERTA DE LOS MOTORES (COWLING).

(a) La cubierta debe estar fabricada para soportar y resistir la vibración, inercia y la carga de aire a las cuales está normalmente sometida.

(b) Previsiones deben ser hechas para permitir un drenaje rápido y completo de la cubierta de los motores en aptitudes normales en tierra y vuelo. El drenaje no debe ser descargado en lugares que constituyan un peligro de fuego. Partes de la cubierta de los motores que esten sujetas a altas temperaturas porque están cerca de las partes de los sistemas de escape o porque los gases de escape choquen, deben ser hechas de material a prueba de incendios. A menos que de otro modo sea especificado en estas regulaciones, todas las otras partes de la cubierta deben ser hechas en material que sea por lo menos resistente al fuego.

6.89 (RESERVADO)

6.90 PROTECCION CONTRA FUEGO DE LOS MOTORES.-

(a) Las zonas designadas de fuego deben ser protegidas de incendio en conformidad con los párrafos 6.91 hasta el 6.94.

(b) Las zonas designadas de fuego son :

(1) Las secciones de accesorios del motor.

(2) Las instalaciones que no estén provistas de aislante entre el motor y el compartimiento de accesorios, y

(3) las áreas que contienen las plantas auxiliares, los calentadores y otros equipos de combustión.

6.91 FLUIDOS INFLAMABLES.

(a) Ningún tanque o deposito, que sea parte de un sistema conteniendo líquidos o gases inflamables, puede ser colocado en las zonas designadas de fuego, excepto cuando el fluído que contiene, el diseño del sistema, los materiales usados en el tanque, los medios para cerrar el suministro y las conexiones, líneas y controles, provean un nivel de seguridad equivalente.

(b) Por lo menos (½) pulgada de espacio libre para circulación de aire debe existir entre cualquier tanque o depósito y la pared de fuego o cubierta protectora que aisle una zona designada de fuego .

6.92 MECANISMO DE CIERRE.

(a) Cada motor debe tener un medio de cerrar el suministro de fluído (válvula) o otra manera de evitar que fluyan cantidades peligrosas de combustibles, aceite, anticongelantes, y otros fluídos inflamables que puedan derramarse dentro, entre o a través de cualquier zona designada de fuego. Sin embargo, estos medios no son necesarios para cerrar el flujo en las líneas que son parte integral de un motor.

(b) Las válvulas de cierre del suministro de fluído deben permitir una operación de emergencia en secuencia que sea compatible con las operaciones de emergencia de otros equipos, tales como embanderamiento de las hélices, para facilitar el rápido y efectivo control de fuego.

(c) Las válvulas de cierre del suministro de fluído deben estar ubicadas fuera de la zona designada de fuego, a menos que se le provea de alguna medida de seguridad equivalente, y se debe demostrar que ninguna cantidad de fluídos inflamables drenará dentro de ninguna zona designada de fuego después de efectuar el cierre.

(d) Medidas adecuadas deben ser tomadas para prevenir la operación inadvertida de la válvula de cierre y hacer posible que la tripulación pueda reabrir la válvula de cierre después que esta haya sido cerrada.

6.93 LINEAS Y CONECTORES.

(a) Cada línea y sus conexiones, que están localizadas en una zona de fuego designada, si conduce fluídos inflamables o gases bajo presión, o esta sujeta directamente al motor, o sometida al movimiento relativo entre componentes (excepto líneas y uniones que forman una parte integral del motor) debe ser flexible y resistente al fuego, con extremos removibles fijados de fábrica, desarmable, u otras conexiones resistente al fuego aprobadas.

(b) Las líneas y conexiones que no están sujetas a presión o al movimiento relativo entre componentes deben ser de material resistente al fuego.

6.94 LINEAS DE DRENAJE Y VENTILACION.

Todas las líneas de ventilación o drenaje y sus conexiones que están localizadas en una zona de fuego designadas debe, si conduce fluídos inflamables o gases, cumplir con la sección 6.93, si la DGAC encuentra que la ruptura o fragmentación de cualquier línea de ventilación o línea de drenaje pueda resultar en un peligro de fuego.

6.95 SISTEMAS DE EXTINCION DE FUEGO.

(a) A menos que el propietario de un certificado demuestre que tiene la protección equivalente encontra de la destrucción de la aeronave en caso de fuego por el uso de materiales a prueba de fuego en la barquilla (nacella) u otro componente que pueden estar sujeto a las llamas, se debe proveer un sistema de extinción de fuego, para servir a todas las zonas designadas de fuego.

(b) Los materiales en el sistema de extinción de fuego no deben reaccionar químicamente con el agente extintor de tal forma que resulte peligroso.

6.96 AGENTES DE EXTINCION DE FUEGO.

Solamente bromuro de metilo, bióxido de carbono u otro agente que haya demostrado proveer una acción extintora, puede ser utilizado como un agente de extinción de incendio.

Si el bromuro de metilo o cualquier otro agente tóxico de extinción es usado, se deben tomar las medidas de prevención para evitar que las concentraciones peligrosas de fluídos o vapores de fluídos penetren a cualquier compartimiento de personal, bien sea a causa de escape por fuga durante la operación normal de la aeronave o por descarga del extintor de fuego en tierra o en vuelo, cuando existe un desperfecto en el sistema de extinción. Si un sistema de bromuro metilo, es usado, los contenedores deben ser cargados con un agente seco sellado por el manufacturero del extinguidor de incendios o alguna otra persona usando satisfactoriamente el equipo recargador. Si se está usando bióxido de carbono, no puede ser posible que una descarga de gas dentro de los compartimientos del personal pueda crear un peligro de sofocación a los ocupantes.

6.97 VALVULA DE ALIVIO DE PRESION DEL EXTINGUIDOR DE FUEGO.-

Los recipientes de extinción deben tener una válvula de alivio de presión, para evitar el estallido del recipiente por la excesiva presión externa. La línea de descarga conectada a la válvula de alivio debe terminar fuera de la aeronave en un lugar conveniente para inspección en tierra. Debe colocarse al final de la línea de descarga un indicador visual que indique cuando el contenedor se haya descargado.

6.98 TEMPERATURA DEL COMPARTIMIENTO DEL EXTINGUIDOR DE FUEGO.

Se deben tomar precauciones para asegurar que los recipientes del agente extintor estén instalados en lugares donde se puedan mantener temperaturas razonables para el uso efectivo del sistema de extinción.

6.99 MATERIALES DEL SISTEMA DE EXTINCION DE FUEGO.-

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, cada componente del sistema de extinción de incendio que esté en una zona designada de incendio debe ser hecha con materiales a prueba de incendio.

(b) Las conexiones que están sujetas al movimiento relativo entre los componentes de la aeronave deben ser hechas de materiales flexibles que sean al menos resistentes al fuego y estén ubicadas de forma tal que se minimice la posibilidad de falla.

6.100 SISTEMAS DE DETECCION DE FUEGO.

Se deben proveer suficientes detectores de fuego de acción rápida en cada zona designada de fuego, para asegurar la detección de cualquier fuego que pueda ocurrir en esa zona.

6.101 DETECTORES DE FUEGO.

Los detectores de fuego deben ser hechos e instalados de una forma tal que asegure su capacidad para resistir, sin falla, toda vibración, inercia u otras cargas a las cuales puedan ser normalmente sujetos. Los detectores de fuego no deben ser afectados por la exposición a humo, aceite, agua u otros fluídos que puedan presentarse.

6.102 PROTECCION DE OTROS COMPONENTES DE LA AERONAVE CONTRA EL FUEGO.

(a) Excepto como esta previsto en el párrafo (b) de esta sección todas las superficies de la aeronave que se encuentre en la parte de atrás de la barquilla, en el área del diámetro de la barquilla y a ambos lados de la línea central de la barquilla, deben ser hechas de material que sea al menos resistente al fuego.

(b) El párrafo (a) de esta sección no aplica a las superficies de la cola que está situada detrás de la barquilla, a menos que la configuración dimensional de la aeronave sea tal que las superficies de cola puedan ser afectadas rápidamente por calor, llamas o chispas emanadas de la zona designada de fuego desde el compartimiento del motor de cualquier barquilla.

6.103 CONTROL DE ROTACION DE LOS MOTORES.-

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección cada aeronave debe tener medios individuales de parar y reiniciar la rotación de cualquier motor en vuelo.

(b) En el caso de motor de turbina, sólo se necesita proveer un medio de parar la rotación, si la DGAC estima que esa rotación podría poner en peligro la seguridad de la aeronave.

6.104 INDEPENDENCIA DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE.

(a) Cada sistema de combustible de una aeronave debe estar dispuesto de manera que la falla de cualquiera de uno de sus componentes no resulte en la pérdida irrecuperable de potencia de más de un motor.

(b) Un tanque de combustible separado no es necesario para cada motor si el propietario demuestra que el sistema de combustible incorpora características que proporcionen una seguridad equivalente.

6.105 PREVENCION DE HIELO EN EL SISTEMA DE ADMISION DE AIRE.

Se debe proveer un medio para prevenir el mal funcionamiento de cada motor debido a la acumulación de hielo en el sistema de admisión de aire del motor y el mismo debe ser proporcionado para cada aeronave.

6.106 TRANSPORTE DE CARGA EN EL COMPARTIMIENTO DE PASAJEROS.

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) o (c) de esta sección, el propietario de un certificado no puede transportar carga en el compartimiento de pasajeros de una aeronave.

(b) La carga puede ser transportada en cualquier lugar del compartimiento de pasajero, si es transportada en un contenedor de carga aprovado que cumpla los siguientes requerimientos :

(1) El contenedor debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizajes de emergencia aplicables a los asientos de los pasajeros de la aeronave en la cual el contenedor es instalado, multiplicado por un factor de 1.15 usando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que pueda transportarse en el mismo.

(2) Debe estar claramente marcado sobre el contenedor el peso máximo de carga que tiene aprobado para transporte y cualquier instrucción necesaria para asegurar la distribución del peso correcto dentro del mismo.

(3) El contenedor no puede imponer un peso sobre el piso o en otra estructura de la aeronave que exceda las limitaciones de carga de esa estructura.

(4) El contenedor debe estar sujetado a las guías de los asientos o a la estructura del piso de la aeronave y su fijación debe soportar factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de los pasajeros de la aeronave en los cuales el contenedor se instala, multiplicado, ya sea por el factor 1.15 o el factor de fijación del asiento especificado para la aeronave, (el que resulte mayor) utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo pueda transportar.

(5) El contenedor no puede ser instalado en una posición que restrinja el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia requerida, o el pasillo en el compartimiento de los pasajeros.

(6) El contenedor debe estar totalmente cerrado y hecho de un material que sea al menos resistente a las llamas.

(7) Medidas de seguridad apropiadas deben ser previstas dentro del contenedor para prevenir que la carga se mueva bajo condiciones de aterrizaje de emergencia.

(8) El contenedor no se debe instalar en una posición que obstruya la visibilidad a los pasajeros de la señal de aviso de "cinturón de seguridad", aviso de "no fumar", o cualquier señal de salida requerida, a menos que una señal de aviso auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación del pasajero sea previsto.

(c) La carga puede ser transportada detrás de un mamparo divisor en cualquier compartimiento de pasajeros, siempre que la misma esté sujeta de forma tal que pueda soportar los factores de carga descritos por la DGAC y sea cargada como sigue:

(1) Sea asegurada apropiadamente por medio de un cinturon de seguridad u otro soporte que tenga suficiente resistencia para eliminar la posibilidad de moverse bajo toda condición en tierra o en vuelo normalmente anticipable.

(2) Que la carga sea empaquetada o cubierta de manera tal, que evite posible daño a los pasajeros y a los componentes del compartimiento de pasajeros.

(3) No imponga ninguna carga sobre los asientos o en la estructura del piso que exceda la limitación de carga dada para esos componentes.

(4) Su ubicación no restrinja el acceso A, o el uso de cualquiera de las salidas regulares o de emergencia requeridas o del pasillo en el compartimiento de pasajeros.

(5) Su ubicación no obstruya la visibilidad del pasajero de la señal de "aviso de cinturon de seguridad", la señal de "no fumar" o la requerida señal de salida a menos que una señal de aviso auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación del pasajero sea previsto.

6.107 TRANSPORTE DE CARGA EN EL COMPARTIMIENTO DE CARGA.

Cuando sea llevada carga en los compartimientos de carga que están diseñados para requerir la entrada física de un tripulante en el caso de tener que extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser colocada de manera tal que permita al tripulante alcanzar con efectividad todas las partes del compartimiento con el contenido de un extinguidor de mano para fuego.

6.108 TREN DE ATERRIZAJE : DISPOSITIVO DE AVISO AUDIBLE.-

(a) Cada aeronave debe tener un dispositivo de señal audible del tren de aterrizaje que funcione continuamente bajo las siguientes condiciones :

(1) Para aeronaves con una posición establecida de flaps para aproximación, cuando los flaps son extendidos más allá de la posición de configuración de aproximación y ascenso máximo certificado en el manual de vuelo y cuando el tren de aterrizaje no esté completamente extendido y asegurado.

(2) Para aeronaves sin una posición de flaps de ascenso y aproximación establecida, cuando los flaps son extendidos más alla de la posición a la cual la extensión del tren de aterrizaje es normalmente ralizado y cuando el tren de aterrizaje no está completamente extendido y asegurado.

(b) El sistema de alerta requerido por el párrafo (a) de esta sección.

(1) Puede tener un corte manual.

(2) Debe ser un sistema adicional al sistema de actuación de aceleradores instalados bajo los requerimientos de aeronavegabilidad para la certificación de ese tipo de aeronave, y

(3) Puede utilizar cualquier parte del sistema de actuación de los aceleradores incluyendo el dispositivo de aviso audible.

(c) La unidad sensora de posición de los flaps puede ser instalada en cualquier lugar conveniente en la aeronave.

6.109 DEMOSTRACION DE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVACUACION DE EMERGENCIA.-

(a) Cada propietario del certificado debe realizar una demostración actual conducida de acuerdo con el apéndice C de esta parte, que los procedimientos de evacuación de emergencia para cada tipo y modelo de aeronave con una capacidad de asientos de más de 44 pasajeros, que es usado 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) Cada propietario de un certificado debe conducir 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 propietario del certificado no ha conducido una demostración actual bajo el acápite A de esta sección.

(2) Cambiando el número, ubicación o deberes en la evacuación de emergencia o los procedimientos de los auxiliares de cabina requeridos por la sección 6-161; o

(3) Cambiando el número, ubicación, tipos de salida de emergencia o los tipos de mecanismos para abrir las puertas de emergencia disponibles para evacuación.

(c) Al conducir una demostración parcial, cada propietario 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, no requeriendo pasajeros y observado por la DGAC, en el cual los auxiliares de cabina para ese tipo y modelo de aeronave usando los procedimientos de operación de línea del operador abran el 50% de las salidas de emergencia requeridas a nivel del piso y el 50% de las salidas de emergecia requeridas que no estén al nivel del piso las cuales al ser abiertas por un auxiliar de cabina se define como un deber de evacuación de emergencia bajo la sección 6.61 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 estar listos para su uso en 15 segundos.

(2) Solicitar y obtener la aprobación de la DGAC antes de conducir la demostración.

(3) Para esta demostración use auxiliares de cabina que hayan sido seleccionados al azar por la DGAC, que hayan completado el programa de entrenamiento aprobado por la DGAC al propietario 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

(4) Solicitar y obtener aprobación de la DGAC antes de comenzar las operaciones con ese tipo y modelo de aeronave.

(d) Cada propietario de certificado operando o proponiendo operar una o más aeronaves sobre extensiones de agua, o que de otra manera sean requeridos a tener ciertos equipos bajo la 6.130, deben mostrar, mediante un amarizaje forzoso simulado, conducido de acuerdo con el párrafo (b) apéndice (c) de esta parte, que tiene la habilidad de conducir eficientemente sus procedimientos de amarizaje.

(e) Para un tipo y modelo de aeronave, para el cual el amarizaje forzoso simulado, especificado en el párrafo (d) haya sido conducido mediante la parte 6 del certificado del propietario, los requerimientos de los párrafos (b) (2), (b) (4) y (b) (5) del apéndice C de esta parte estarán cumplidos si cada balsa salvavidas es removida del almacén, una balsa es lanzada e inflada (o un tobogán salvavida es inflado) y los tripulantes asignados para inflar la balsa, desplegarla y describir el uso de cada artículo del equipo de emergencia requerido. La balsa salvavida o el tobogán a ser inflado será seleccionado por la DGAC.

SUB-PARTE K- REQUERIMIENTOS DE INSTRUMENTOS Y EQUIPOS

6.110 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe los requerimientos de instrumentos y equipos para todos los propietarios de certificado.

6.111 INSTRUMENTOS Y EQUIPOS DE LAS AERONAVES.-

(a) A menos que se especifique de otra manera, los requerimientos de instrumentos y equipos de esta sub-parte aplican a todas las operaciones bajo esta parte.

(b) Los instrumentos y el equipo requerido por las secciones de la 6.112 hasta la 6.143 deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables a los mismos.

(c) Cada indicador de velocidad del aire debe estar calibrado en nudos, y cada limitación de la velocidad del aire o factores relacionados incluídos en el manual de vuelo y las placas pertinentes deben estar expresadas en nudos.

(d) Excepto como está previsto en el párrafo 6.272 (b), ninguna persona puede despegar una aeronave, a menos que los siguientes equipos e instrumentos estén en condiciones operables.

(1) Instrumentos y equipos requeridos para cumplir con los requerimientos de aeronavegabilidad bajo las cuales la aeronave está certificada y como está requerida por las secciones 6.71 hasta la 6.105 y la 6.108.

(2) Instrumentos y equipos especificados en las secciones 6.112 hasta la 6.123 y la 6.142 para todas las operaciones, y los instrumentos y equipos especificados en las secciones 6.124 hasta el 6.138 para el tipo de operaciones indicadas, siempre que esos artículos no estén requeridos por el subpárrafo (1) de este párrafo.

(3) Instrumentos y equipos requeridos por la sección 6.143.

6.112 EQUIPO DE VUELO Y NAVEGACION.-

Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que esté equipado con los siguientes equipos e instrumentos de vuelo y navegación:

(a) Un sistema indicador de velocidad del aire con tubo pitot calentado o medios equivalentes para evitar el mal funcionamiento debido a la formación de hielo.

(b) Un altímetro sensitivo.

(c) Un reloj con manecilla de barrido secundario (o su equivalente aprobado).

(d) Un indicador de temperatura del aire ambiente.

(e) Un horizonte artificial, (giróscopo indicador de ladeo y cabeceo).

(f) Un indicador giroscópo de régimen de viraje combinado con un indicador integral de deslizamiento (turn-and-bank) excepto que el indicador de deslizamiento sólo es requerido cuando un tercer sistema de instrumento de actitud utilizable a través de actitudes de vuelo de 360° de inclinación longitudinal y lateral esté instalado de acuerdo con el párrafo (j) de esta sección.

(g) Un giróscopo indicador de dirección o su equivalente, (giro direccional o equivalente).

(h) Un compás magnético.

(i) Un indicador de velocidad vertical (rate of climb indicator).

(j) En aeronaves grandes impulsadas por turbinas, además de dos indicadores de inclinación longitudinal y transversal (horizonte artificial) para uso en las estaciones de los pilotos, un tercero de estos instrumentos debe estar instalado y debe cumplir con lo siguiente:

(1) Esté energizado de una fuente independiente del sistema de generación eléctrica.

(2) Continúe 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) Que sea operativo sin selección después de una falla total del sistema de generación eléctrica.

(5) Que esté ubicado en el panel de instrumentos en una posición aceptable a la DGAC y que esté plenamente visible y usable por cualquier piloto en su estación; y

(6) Esté apropiadamente iluminado durante todas las fases de la operación.

6.113 INSTRUMENTOS DE LOS MOTORES.

A menos que la DGAC permita o requiera diferente instrumentación para aeronaves impulsadas por turbina, para proveer seguridad equivalente, ninguna persona puede conducir una operación bajo esta parte sin los siguientes instrumentos del motor:

(a) Un indicador de presión de combustible para cada motor.

(b) Un indicador de medidor de flujo de combustible.

(c) Un dispositivo para indicar la cantidad de combustible en cada tanque a ser usado.

(d) Un indicador de presión de aceite para cada motor.

(e) Un indicador de cantidad de aceite para cada tanque de aceite, cuando se usa una transferencia o suministro de aceite de reserva separado.

(f) Un indicador de temperatura de aceite para cada motor.

(g) Un tacométro para cada motor.

(h) Un dispositivo de advertencia de presión de combustible independiente para cada motor, o un dispositivo de advertencia principal para todos los motores con capacidad de separar los circuitos de advertencia individual del dispositivo de advertencia principal.

6.114 PROTECCION CONTRA FUEGO DE LOS BAÑOS.

(a) Ninguna persona puede operar un aeronave en categoría de transporte de pasajeros a menos que cada baño esté equipado con un sistema detector de humo, o equivalente, que provea una luz de alarma en la cabina de mando o una luz o sonido de alarma en la cabina de pasajeros y pueda ser rápidamente detectado por un auxiliar de cabina, tomando en cuenta la posición de ésta entre los pasajeros durante varias fases del vuelo.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave en categoría de transporte de pasajero, a menos que cada baño esté equipado con un extinguidor incorporado en cada safacón de toallas, papel o basura ubicado en el baño. Este extinguidor debe estar diseñado para descargar automáticamente dentro de cada safacón bajo la ocurrencia de un fuego en el mismo.

6.115 EQUIPO DE EMERGENCIA.

(a) Generalidades: Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta parte, a menos que esté equipado con el equipo de emergencia listado en esta sección y en la sección 6.116.

(b) Cada artículo del equipo de emergencia y flotación listado en esta sección y en las 6.116, 6.130 y 6.131:-

(1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con los períodos de inspección establecidos en las especificaciones de operaciones para asegurar su condición de servicio contínuo y disponibilidad inmediata para realizar los propósitos de emergencia pretendidos.

(2) Debe estar fácilmente accesible a la tripulación y a los pasajeros, en relación al equipo ubicado en el compartimiento de pasajero.

(3) Debe estar claramente identificado y claramente marcado para indicar su método de operación; y

(4) Cuando sea transportado en un compartimiento o contenedor, se debe marcar el contenido de dicho contenedor o compartimiento, y además debe marcarse la fecha de la última inspección, en el sistema mismo o en el contenedor o compartimiento.

(c) Extinguidores de mano para la tripulación, los pasajeros y compartimiento de carga. Extinguidores de mano de un tipo aprobado, deben ser provisto para el uso en los compartimientos de tripulación, pasajeros y carga de acuerdo con lo siguiente:

(1) El tipo y la cantidad del agente extinguidor debe ser apropiada para las clases de fuego que puedan ocurrir en el compartimiento donde se entiende se usarán éstos y para los compartimientos de pasajeros deben ser designados para minimizar el peligro de concentración de gas tóxico.

(2) Al menos un (1) extinguidor de mano debe estar provisto y convenientemente ubicado para el uso en cada compartimiento de carga clase E, el cual es accesible a la tripulación durante el vuelo y al menos (1) uno debe estar localizado en cada saliente superior e inferior de la cocina.

(3) Al menos un extinguidor de mano debe estar convenientemente ubicado en la cabina de vuelo para el uso de la tripulación.

(4) Al menos dos extinguidores de mano deben estar convenientemente ubicados y distribuídos de manera uniforme en el compartimiento de pasajeros de aeronave con capacidad para 60 ó menos pasajeros y para los compartimiento de pasajeros de la aeronave con capacidad de 60 o más debe haber al menos el siguiente número de extinguidores de mano convenientemente ubicados y uniformemente distribuídos a través del compartimiento.

Número mínimo de extinguidores de mano por capacidad de pasajeros de la aeronave.

61	a	200 ----------	3
201	a	300 ----------	4
301	a	400 ----------	5
401	a	500 ----------	6
501	a	600 ----------	7
601	o	más ----------	8

(5) Al menos dos de los extinguidores de mano requeridos en la aeronave deben contener HALON 1211 (Bromo clorodifluoro metano) o su equivalente como agente extintor.

(d) Equipos de primeros auxilios y equipo médico de emergencia. Equipos de primeros auxilios aprobados en vuelos de pasajeros y equipos médicos de emergencia para tratar heridos o emergencias médicas que pudieran ocurrir durante el vuelo o en accidentes menores deben ser previstos y deben reunir los requerimientos y especificaciones del apéndice A.

(e) Hacha para accidente. Cada aeronave debe estar equipado con una hacha apropiada para ese tipo de aeronave.

(f) Megáfonos. Cada aeronave de pasajeros debe tener un megáfono portátil de baterías o megáfonos fácilmente accesible a la tripulación asignada a dirigir la evacuación de emergencia, instalados como sigue:

(1) Un megáfono en cada aeronave con capacidad de 60 y menos de 100 asientos de pasajeros, en la parte atrás de la cabina de pasajeros, donde sea más accesible desde el asiento normal de auxiliar de cabina. Sin embargo la DGAC, puede permitir una desviación de los requerimientos de este subpárrafo si encuentra que una ubicación diferente sería más util para la evacuación del personal durante una emergencia.

(2) Dos megáfonos en la cabina de pasajero de cada aeronave con capacidad de más de 99 asientos de pasajero, uno en la parte delantera y otro en la trasera, donde sea más accesible desde el asiento normal del auxiliar de cabina.

6.116 EQUIPO ADICIONAL DE EMERGENCIA.

(a) Medios para evacuación de emergencia. Cada salida de emergencia en aeronaves de pasajeros (que no sea la de encima del ala), que esté más de 6 pies de la tierra y con la aeronave en tierra y el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes a decender a tierra. Los medios de asistencia para una salida de emergencia a nivel del piso deben reunir los requisitos bajo las cúales la aeronave fue certificada. Un medio de asistencia que se extienda automáticamente debe ser armado durante el carreteo, despeque y aterrizaje. Sin embargo, si la DGAC considera que el diseño de la salida hace impráctica (imposible) el cumplimiento, puede conceder una desviación del requerimiento del despliegue automático si el medio de asistencia toma erección automáticamente cuando se extiende, y con respecto a salidas de emergencia requerida, si una demostración de evacuación de emergencia es conducida de acuerdo con la sección 6.109 (a).

(b) Marcas interiores de salida de emergencia. Se debe cumplir con lo siguiente para cada aeronave que transporta pasajeros.

(1) Cada salida de emergencia de pasajeros sus medios de acceso y sus maneras de abrirla, deben estar claramente marcadas la identidad y ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocible a una distancia igual a la anchura de la cabina. La ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe estar indicada por un letrero visible a los ocupantes que se aproximen por el pasillo principal. Debe haber un letrero de ubicación:

(i) Encima del pasillo, cerca de cada salida de emergencia de pasajero que están sobre las alas, o en otra ubicación del techo que sea más práctica debido al bajo espacio del techo;

(ii) Próximo a cada salida de emergencia de pasajeros a nivel de suelo, excepto que una señal puede servir a 2 salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente desde esa señal; y

(iii) Sobre cada mamparo o divisor que prohiba la visión delante o detrás a través de la cabina de pasajeros, para indicar salidas de emergencia más alla de dichos mamparos y que sean tapados por ellos, excepto que si esto no es posible la señal debe ser colocada en otro lugar apropiado.

(2) Cada salida de emergencia de pasajeros marcada y cada señal de ubicación, debe ser fabricada de modo que reúna los requerimientos para salidas de emergencia interior bajo las cuales la aeronave fue certificada, a menos que la D.G.A.C. cite requerimientos diferentes para cumplir con este párrafo. Ninguna señal puede continuar siendo usada si su brillo decrece a menos de 250 microlamberts (microlumens).

(c) Iluminación de las señales interiores de salidas de emergencias. Cada aeronave de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia, independiente del sistema principal. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambas (al sistema principal y al de emergencia) si el suministro de energía al 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 cada señal de salida de pasajeros y señales de ubicación de las mismas.

(2) Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros de modo que el promedio de iluminación, cuando sea medido a 40 pulgadas de altura del descanso del brazo del asiento en la línea central del pasillo principal, sea por lo menos 0.05 bujía-pie; y

(3) Incluya marcas de las vías de escape de emergencia, en la proximidad del piso.

(d) Operación de las luces de emergencia. Excepto para las luces que forman parte del subsistema de iluminación de emergencia de acuerdo con los tipos de normas de certificación estándar como lo cita la DGAC y como lo describe el párrafo h, de ésta sección que sirve nada más como un medio de asistencia, son independientes del sistema principal de iluminación de emergencia de la aeronave, y son automáticamente activadas cuando el medio de asistencia es desplegado, cada luz requerida por el párrafo (c) y (h) debe cumplir lo siguiente:

Cada luz debe :

(i) Ser operada manualmente, ambas, desde la estación de la tripulación de vuelo y desde un punto en el compartimiento de pasajeros que sea fácilmente accesible a un asiento normal del auxiliar de cabina.

(ii) Tener un medio para prevenir operación inadvertida de los controles manuales; y

(iii) Cuando sea armada o extendida en cualquier e[illegible] iluminada o que se ilumine en caso de interrupción [illegible] normal de la aeronave.

Cada luz debe ser armada o encendida durante el carreteo, despegue o aterrizaje. Para demostrar el cumplimiento de este párrafo, no se necesita considerar una separación vertical, transversal del fuselaje.

(2) Cada luz debe proveer el nivel requerido de iluminación para por lo menos 10 minutos en un ambiente de condiciones críticas después de un aterrizaje de emergencia.

(3) Cada luz debe tener un dispositivo de control en la cabina de modo que tenga las siguentes posiciones, armado, encedido y apagado.

(e) Palanca de operación de las salidas de emergencia. La localización de la palanca y las instrucciones para abrir la salida de emergencia de los pasajeros, deben ser claras presentadas de acuerdo a los requerimientos bajo los cuales la aeronave fue certificada, a menos que la DGAC cite requerimientos diferentes para cumplir con este párrafo. Ninguna palanca de operación o cubierta de éstos podrá seguir usándose si su brillo baja (decrece) por debajo 100 microlumens.

(f) Acceso a las salidas de emergencia. El acceso a las salidas de emergencia será provisto como sigue para cada aeronave de transporte de pasajeros.

(1) Cada pasillo entre las áreas individuales de pasajeros, o los pasillos que conducen a las salidas de emergencia tipo I o tipo II, deben estar libres de obstáculos al menos 20 pulgadas.

(2) Debe haber suficiente espacio próximo a cada salida de emergencia tipo I o tipo II para permitir a la tripulación asistir en la evacuación de pasajeros, sin reducir el ancho libre del pasillo por debajo de lo requerido en el párrafo (f)(1) de esta sección.

(3) Debe haber acceso desde el pasillo principal a cada salida tipo I o tipo II. El acceso desde el pasillo a esas salidas no debe ser obstruido por asientos, literas u otras partes salientes en forma que pudiera reducir la efectividad de la salida. En adición, el acceso debe reunir los requerimientos de acceso para salidas de emergencia bajos las cuales la aeronave fue certificada, a menos que la DGAC cite diferentes requerimientos para cumplir con este párrafo.

(4) Si es necesario pasar a través de un pasillo entre el compartimiento de pasajeros para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida desde cualquier asiento en la cabina de pasajeros, el pasillo no debe estar obstruido. Sin embargo, se pueden usar cortinas, si estas permite el paso libre [illegible] pasillos.

(5) Ninguna puerta puede ser instalada en ninguna división entre los compartimientos de pasajeros.

(6) Si es necesario pasar a través de una puerta que separe la cabina de pasajeros de otras áreas para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida, desde cualquier asiento de pasajero, la puerta debe tener un medio de cerrojo para asegurarla en posición abierta, y ésta debe estar fijada abierta durante cada despegue y aterrizaje. El medio de cerrar debe ser capaz de soportar las cargas impuestas sobre ella cuando la puerta es sometida a las fuerzas extremas de inercia, relativas a la estructura circundante, descritas en las normas de aeronavegabilidad para la certificación de categoría de transporte como está descrita por la DGAC.

(g) Señales exteriores de salida. Cada salida de emergencia de pasajeros, y el medio de abrirla desde el exterior, debe estar marcada en la parte de afuera de la aeronave.

Debe haber una banda de color de 2 pulgadas detallando cada salida de emergencia de pasajeros a los lados del fuselaje. Cada indicación exterior, incluyendo la banda, debe ser fácilmente distinguible del área circundante del fuselaje por medio del contraste de color. La indicación debe cumplir con lo siguiente:

(1) Si la reflexión del color más oscuro es de 15% o menos, la reflexión del color más claro debe ser al menos de 45%.

(2) Si la reflexión del color más oscuro es mayor del 15%, al menos un 30% de diferencia entre su reflexión y la reflexión del color más claro debe ser provisto.

(3) Salidas que no estén en el lado del fuselaje deben tener un medio externo para abrirlas o instrucciones aplicables marcadas visiblemente en rojo, o si el rojo no es muy visible con el color de fondo, en amarillo cromado brillante y cuando el medio de abrir la puerta esté solamente en un lado del fuselaje, una marca visible para este caso debe ser provisto en el otro lado.

"Reflectancia". Es la proporción de flujo luminoso reflejado por un cuerpo con respecto al flujo que recibe.

(h) Iluminación exterior de emergencia y ruta de escape.

(1) Cada aeronave de transporte de pasajeros debe estar equipada con iluminación exterior que reúna los requirimientos para los cuales la aeronave fue certificada, a menos que la DGAC cite requerimientos diferentes que cumplan con este párrafo.

(2) Cada aeronave de transporte de pasajeros debe estar equipada con una ruta de escape resistente al resbalamiento que reuna los requisitos bajo los cuales esa aeronave fue certificada, a menos que la DGAC cite requerimientos diferentes que cumplan con este párrafo.

(i) Salidas a nivel del piso:

Cada puerta a nivel del piso o en el lado del fuselaje (otra diferente a las que llevan al compartimiento de carga o equipaje que no sea accesible desde la cabina de pasajeros), que esté a 44 o más pulgadas de alto, pero que no sea más ancho de 20 pulgadas, pero no más ancho de 46 pulgadas, cada salida ventral de pasajeros y cada salida del cono de cola, debe reunir las normas de esta sección para salidas de emergencia a nivel del suelo. Sin embargo la DGAC puede desviarse de este párrafo si encuentra que las circuntancias hacen impracticables su cumplimiento completo, y que se ha alcanzado un nivel de seguridad aceptable.

(j) Salidas de emergencias adicionales:

Las salidas de emergencia aprobadas en el compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencias requeridas deben reunir todo lo aplicable de esta sección excepto los párrafos (f) (1), (2) y (3) y deben estar fácilmente accesibles.

(k) En cada aeronave grande de transporte de pasajeros, de turbina, cada salida ventral y del cono de cola deben:

(1) Ser diseñadas y construídas de modo que no puedan ser abiertas en vuelo; y

(2) Marcadas con una placa legible a una distancia de 30 pulgadas e instaladas en una ubicación visible cerca de los medios de abrir la salida, citando que la salida ha sido diseñada y construída de modo que no pueda ser abierta en vuelo.

(l) Luces portátiles: Ninguna persona puede operar una aeronave de transporte de pasajeros a menos que esté equipado con linternas accesibles desde cada asiento de los auxiliares de cabina.

6.117 ASIENTOS, CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARNESES.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta parte a menos que esté disponible durante el despegue, en vuelo y aterrizaje lo siguiente:;

(1) Un asiento o litera aprobado para cada persona a bordo de la aeronave que haya cumplido su segundo cumpleaños; y

(2) Un cinturón de seguridad aprobado para uso separado por persona a bordo de la aeronave que haya cumplido su 2do. cumpleaños, excepto que 2 personas ocupando una camilla pueden compartir un cinturon de seguridad aprobado, y dos personas ocupando un sillon múltiple o asiento diván pueden compartir un cinturón de seguridad aprobado sólo durante el vuelo de crucero.

(b) Durante el despegue y aterrizaje de una aeronave, cada persona a bordo debe ocupar un asiento o litera aprobado con su cinturón de seguridad correctamente asegurado a él, sin embargo, una persona que no haya cumplido su 2do. cumpleaños puede ser cargado por un adulto que ocupe un asiento o camilla. El cinturón de seguridad provisto para el ocupante de un asiento no puede ser usado durante despegue y aterrizaje por más de un pasajero que haya cumplido su segundo cumpleaños.

(c) Cada asiento de costado debe cumplir con las normas de aeronavegabilidad aplicables para la certificación en la categoría de transporte.

(d) Excepto como está previsto en los párrafos (d) (1) y (d) (2) de esta sección ningún propietario de certificado puede despegar o aterrizar una aeronave a menos que el espaldar de cada asiento de pasajero esté en la posición de arriba (vertical). Cada pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por la tripulación en acuerdo con este párrafo.

(1) Este párrafo no aplica a espaldares de asientos colocados en otra posición que no sea vertical de acuerdo al párrafo 6.116 (f) (3).

(2) Este párrafo no aplica a asientos sobre los cuales una carga o personas que no puedan sentarse en forma recta y que, por razones médicas, son llevadas de acuerdo con los procedimientos descritos en el manual del propietario del certificado, si el espaldar del asiento no obstruye el acceso a ningún pasajero al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

(e) Ninguna persona puede operar una aeronave en categoría de transporte, a menos que cada asiento en la cabina de mando esté equipado con un juego de cinturon de seguridad y arnés que cumplan con los requerimientos aplicables al tipo de certificación para los cinturones de seguridad y arness, como es citado por la DGAC.

(f) Cada auxiliar de cabina, debe tener un asiento para el despegue y aterrizaje, en el compartimiento de pasajeros que reuna las normas de aeronavegabilidad para el tipo de avión usado en categoría de transporte, como es citado por la DGAC. Sin embargo, estos requerimientos no aplican a los asientos de pasajeros ocupados por auxiliares de cabina no requeridos bajo la sección 6.116.

(g) Cada persona que ocupe un asiento equipado con un juego de cinturón de seguridad y arnés debe tener estos colocados y asegurados correctamente durante el despegue, aterrizaje y ser capaz de realizar correctamente las tareas asignadas.

(h) En cada asiento desocupado, el cinturón de seguridad y el arness, si están instalados, deben estar asegurado de modo que no interfiera con la tripulación en el cumplimiento de sus funciones o con una rápida salida de los ocupantes en caso de emergencia.

6.118 MATERIALES PARA LOS INTERIORES DEL COMPARTIMIENTO.

(a) A la primera reparación mayor (mayor overhaul) de la cabina de una aeronave o en la renovación del interior de la cabina, todos los materiales en cada compartimiento usado por la tripulación o pasajeros que no reúnan los requisitos de aeronavegabilidad, en los materiales usados en el interior de la cabina para tipo de certificación en la categoría de transporte como es citado por la DGAC. debe ser reemplazado con materiales que reunan los requerimientos citados por la DGAC.

(b) Cojines de asientos, excepto aquellos en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros deben llenar los requisitos de protección contra incendio como está citado por la DGAC.

6.119 EQUIPO MISCELANEO:

Ninguna persona puede conducir ninguna operación bajo esta parte a menos que el siguiente equipo esté instalado en la aeronave.

(a) Si hay fusibles protectores instalados, el número de fusibles de repuesto aprobado para esa aeronave y apropiadamente descritos en el manual del propietario del certificado.

(b) Un limpiador de parabrisa o equivalente para cada estación de piloto.

(c) Una sistema de suministro y distribución de energía que reúna los requisitos de aeronavegabilidad para la certificación de una aeronave en la categoría de transporte como está citado por la DGAC, o un sistema de suministro y distribución de energía que sea capaz de producir y distribuir la carga para los instrumentos y equipo requerido. El uso de elementos comunes en el sistema puede ser aprobado si la DGAC encuentra que ellos están diseñados para estar razonablemente protegidos contra malfuncionamiento. Fuentes de energía impulsados por motor, cuando son usadas, deben estar en motores separados.

(d) Un medio para indicar si es adecuada la energía que está siendo suministrada a los instrumentos de vuelo requeridos.

(e) Dos sistemas independientes de presión estática, ventilados a la presión de la atmósfera exterior de modo que sean menos afectados por la variación del flujo de aire o humedad o materias extrañas e instalados de un modo que sea hermético, excepto para

principal de operación a un sistema alterno, el medio debe incluir un control de posición positivo y debe estar marcado para indicar claramente cuál sistema está en uso.

(f) Una puerta entre los compartimientos del pasajero y el piloto con un medio de cierre para evitar que los pasajeros la abran sin el permiso del piloto.

(g) Una llave para cada puerta que separa un compartimiento de pasajero de otro compartimiento que tenga salida de emergencia. La llave debe estar completamente disponible para cada miembro de la tripulación.

(h) Un anuncio sobre cada puerta que sea un medio de acceso a la salida de emergencia requerida de pasajeros, para indicar que debe estar abierta durante el despegue y aterrizaje.

(i) Un medio para la tripulación, que en una emergencia puedan abrir cada puerta que conduzca a un compartimiento que es normalmente accesible a pasajeros y que pueda estar cerrada por los pasajeros.

6.120 PROCEDIMIENTO DE CHEQUEO PARA LA CABINA DE MANDO.-

(a) Cada propietario de certificado debe proveer un procedimiento aprobado de chequeo de la cabina de mando para cada tipo de aeronave.

(b) Los procedimientos aprobados deben incluir cada artículo necesario para que los miembros de la tripulación de vuelo verifiquen la seguridad antes de arrancar los motores, de despegar o aterrizar y para emergencia de motores y sistemas. El procedimiento debe estar diseñado de manera que el tripulante de vuelo no necesite confiar en su memoria para los artículos que serán chequeados.

(c) Los procedimientos aprobados deben estar fácilmente utilizables en la cabina de mando de cada aeronave y la tripulación de vuelo debe seguir los procedimientos cuando se esté operando la aeronave.

6.121 INFORMACION AL PASAJERO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte a menos que esté equipado con señales que cumplan con los siguientes requisitos:

(1) Al menos una señal de información de pasajero (usando ya sea letras o símbolos) notificando cuando está prohibido fumar, y una señal (usando sea letras o símbolos) cuando los cinturones de seguridad deben ser abrochados. Debe, cuando está iluminado, ser legible para cada persona sentada en la cabina de pasajeros bajo todas la condiciones probables de iluminación de la cabina; y

(2) Las señales que notifican cuando los cinturones de seguridad deben ser abrochados y cuando se prohibe fumar deben estar construídas de modo que la tripulación pueda ponerlas en posición de encendido o apagado.

(b) Las señales de información al pasajero deben estar encendidas para cada despegue y aterrizaje y cuando sea de otro modo considerado necesario por el piloto al mando.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave de pasajeros bajo esta Parte a menos que hayan sido fijadas a cada mamparo delantero y espaldar de asiento de cada pasajero una señal o placa que diga "ABROCHE LOS CINTURONES DE SUS ASIENTOS MIENTRAS ESTA SENTADO". Estas señales o placas no necesitan llenar los requisitos del párrafo (a) de esta sección.

(d) Ningún pasajero o miembro de la tripulación puede fumar mientras la señal de NO FUMAR esté encendida y cada pasajero abrochará el cinturón del asiento y lo mantendrá abrochado mientras la señal de cinturones de seguridad esté encendida.

6.122 SISTEMA DE AVISO AL PASAJERO (ALTAVOCES, ALTOPARLANTE).

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta parte, a menos que la aeronave esté equipada con un sistema de altavoces que :

(1) Sea capaz de operar independiente del sistema de comunicación interna de tripulantes requerido por la sección 6.123 (a) excepto para microteléfonos, audífonos, micrófonos, selectores y aparatos de señales; y

(2) Llenar los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

(b) El sistema de altavoces exigido por el párrafo (a) de esta sección debe ser aprobado por el Estado de manufactura bajo normas aceptables a la DGAC y llenar los siguientes requisitos:

(1) Debe ser accesible para uso inmediato desde cada una de las estaciones de los miembros de la tripulación de vuelo en la cabina de mando de la aeronave.

(2) Cada micrófono del sistema de altavoces destinado para el uso de los auxiliares de cabina debe estar colocado adyacente al asiento del auxiliar de cabina que este ubicado cerca de cada salida de emergencia de nivel de piso requerido en el compartimiento de pasajero y estar rápidamente accesible a la auxiliar de cabina que esté sentada.

(3) Debe ser capaz de operarse en menos de diez segundos por un auxiliar de cabina en esas estaciones en el compartimiento de pasajeros desde donde su uso, esté accesible;

(4) Su transmisión debe ser audible en todos los asientos de los pasajeros, lavatorios y asientos de los auxiliares de cabina y puesto de trabajo.

6.123 SISTEMA DE INTERCOMUNICACION DE LA TRIPULACION .-

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte a menos que la aeronave esté equipada con un sistema de teléfono interno de tripulante (Interphone) que:

(1) Sea capaz de operar independiente del sistema de altavoces requerido por la sección 6.122 (a) excepto para microteléfonos, audífonos, selectores y aparatos de señales; y

(2) Cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

(b) El sistema de teléfono interno de tripulante requerido por el párrafo (a) de esta sección debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Se debe proporcionar un medio de comunicación de dos vías entre el compartimiento del piloto; y

(i) Cada compartimiento de pasajeros; y

(ii) Cada cocina alojada en otro nivel que no sea el nivel del compartimiento principal de pasajeros.

(2) Debe estar accesible para uso inmediato desde cada uno de las posiciones de los tripulante en la cabina de mando.

(3) Debe estar accesible para uso desde al menos una estación normal de auxiliar de cabina en cada compartimiento de pasajeros;

(4) Debe ser capas de operar en un tiempo de diez segundos por un auxiliar de cabina en esas estaciones ubicadas en cada compartimiento de pasajeros desde donde su uso es accesible;

(5) Para aeronaves grandes impulsadas por turbinas :

(i) Debe estar accesible para uso en suficiente estaciones de auxiliares de cabina de modo que todas las salidas de emergencias a nivel del piso (o vías de acceso a quellas salidas, en el caso de salidas ubicadas entre cocinas) y en cada compartimiento de pasajeros, sean observables de uno o más estaciones que esten de tal modo equipado;

(ii) Debe tener un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales para que los miembros de la tripulación de mando alerten a los auxiliares de cabina y viceversa.

(iii) El sistema de alerta requerido por el subpárrafo (b) (5) (ii) de esta sección debe tener un medio para que el receptor de una llamada pueda determinar si se trata de una llamada normal o una llamada de emergencia; y

(iv) Cuando la aeronave esté en tierra, debe proporcionar un medio de comunicación de doble vía entre personal de tierra y cualquiera de al menos, dos tripulantes en la cabina de los pilotos.

6.124 INSTRUMENTOS Y EQUIPO PARA OPERACIONES NOCTURNAS:

Ninguna persona puede operar una aeronave de noche a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos en adición a los requeridos por las secciones 6.112 a 6.123.

(a) Luces de navegación.

(b) Una luz anticolisión, para aviones grandes.

(c) Dos luces de aterrizaje.

(d) Luces de instrumentos que proporcionen suficiente luz para hacer que cada instrumento requerido, interruptor o instrumento similar, sea fácilmente legible e instalado de modo que la luz directa esté protegida de los ojos de los tripulantes y que no hayan reflejos que perturben la visión. Debe haber un medio de controlar la intensidad de iluminación a menos que se demuestre que no es necesario.

(e) Un sistema de indicación de velocidad del aire con tubo pitot con calentador o medios equivalentes para prevenir el mal funcionamiento debido a congelamiento.

(f) Un altímetro sensitivo.

6.125 INSTRUMENTOS Y EQUIPO PARA OPERACION EN CONDICION DE VUELO POR INSTRUMENTOS O SOBRE EL TECHO.-

Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de IFR (regla de vuelo por instrumento o sobre el techo) a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipo en adición a los requeridos por las secciones 6.112 a 6.123.

(a) Un sistema de indicación de velocidad del aire con tubo pitot con calentador o medios equivalentes para prevenir el mal funcionamiento debido a congelamiento.

(b) Un altímetro sensitivo.

(c) Luces de instrumentos que proporcionen suficiente luz para hacer que cada instrumento requerido, interruptor o instrumento similar, sea fácilmente legible e instalado de modo que la luz directa esté protegida de los ojos de los tripulantes y que no hayan reflejos que perturben la visión. Debe haber un medio de controlar la intensidad de iluminación a menos que se demuestre que no es necesario.

6.126 OXIGENO SUPLEMENTARIO DE SUBSISTENCIA: EN AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS.-

(a) Generalidades. Todo propietario de certificado cuando opere una aeronave impulsada por turbina, debe equipar esa aeronave con oxígeno de subsistencia y equipo de distribución del mismo para su uso según se especifica en esta sección.

(1) La cantidad de oxígeno provisto debe ser por lo menos la cantidad necesaria para cumplir con los párrafos (b) y (c) de esta sección.

(2) La cantidad de oxígeno de subsistencia y de primeros auxilios requerida para que una operación particular cumpla con las reglas en esta parte está determinada en base a la altura de la presión de cabina y la duración del vuelo, de acuerdo con los procedimientos establecidos para cada operación y ruta.

(3) Los requisitos para aeronaves con cabinas presurizadas están determinados en base a la altura de la presión de cabina y la suposición que una falla de presurización de cabina ocurrirá a la altura o punto de vuelo que es más crítico desde el punto de vista de necesidad de oxígeno, y que después de la falla la aeronave descenderá de acuerdo con los procedimientos de emergencia especificados en el manual de vuelo de la aeronave, sin exceder sus limitaciones de operación, a una altura de vuelo que permitirá una exitosa terminación del vuelo.

(4) Siguiendo la falla, la altura de presión de cabina se considera igual a la altitud del vuelo a menos que esté mostrado que ninguna probable falla de la cabina o equipo de presurización resultará en una altura de presión de cabina igual a la altura de vuelo. Bajo tales circunstancias, la altura máxima de presión de cabina alcanzada puede ser usada como una base para la certificación o determinación de suministro de oxígeno, o ambas.

(b) Tripulantes. Cada propietario de un certificado proveerá un suministro de oxígeno para tripulantes de acuerdo con lo siguiente:

(1) A altura de presión de cabina que excedan los 10,000 pies, hasta esa altura e incluyendo 12,000 pies, oxígeno debe ser provisto y usado para cada miembro de la tripulación del vuelo en la cabina de mando y suministrar a otros tripulantes en esa parte del vuelo a esas alturas si la duración es más de 30 minutos.

(2) A altura de presión de cabina sobre los 12,000 pies, se debe proporcionar oxígeno para, y usado por, cada miembro de la tripulación de vuelo en servicio en la cabina de mando, debe proveerse para otros tripulantes durante todo el vuelo a tales altitudes.

(3) Cuando se requiera a un tripulante de vuelo usar oxígeno, debe usarlo continuamente excepto cuando sea necesario quitarse la máscara de oxígeno en conexión con sus obligaciones regulares. Tripulantes de reserva quienes difinitivamente estén en servicio de comando de vuelo antes de completar el vuelo, deben tener una cantidad de oxígeno suplementario igual a la proporcionada a los tripulantes en servicio. Si un tripulante en reserva no está en disponibilidad y no estará en servicio en la cabina de mando durante el resto del vuelo, estará considerado un pasajero para los fines de requisitos de oxígeno suplementario.

(c) Pasajeros. Cada propietario de certificado debe proporcionar un suministro de oxígeno para los pasajeros de acuerdo a lo siguiente:

(1) Para vuelos a alturas de presión de cabina por encima de los 10,000 pies, hasta e incluyendo 14,000 pies, suficiente oxígeno para tal parte del vuelo a tales alturas que sea de más de 30 minutos de duración, para el 10% de los pasajeros.

(2) Para vuelos a alturas de presión de cabina por encima de los 14,000 pies, hasta e incluyendo 15,000 pies, suficiente oxígeno para aquella parte del vuelo a tales alturas para 30% de los pasajeros.

(3) Para vuelos a alturas de presión de cabina por encima de los 15,000 pies, suficiente oxígeno para cada pasajero transportado durante todo el vuelo a tales altitudes.

6.127 OXIGENO SUPLEMENTARIO PARA DESCENSO DE EMERGENCIA Y PRIMEROS AUXILIOS: AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS CON CABINAS PRESURIZADAS.

(a) Generalidades. Cuando se esté operando una aeronave propulsada por turbina con una cabina presurizada, el propietario de certificado debe suministrar oxígeno y su equipo de distribución para cumplir con los párrafos (b) hasta (e) de esta sección en el caso de que falle la presurización de la cabina.

(b) Tripulantes: Cuando se esté operando a alturas de vuelo sobre los 10,000 pies, el propietario de certificado debe suministrar suficiente oxígeno para cumplir con la sección 6.126, pero no menos de un suministro de 2 horas para cada tripulante de servicio en la cabina de mando. El suministro de dos horas requerido es la cantidad de oxígeno necesario para un descenso constante desde la máxima altura operativa certificada de la aeronave a 10,000 pies en diez minutos y seguido por 110 minutos a 10,000 pies. El oxígeno requerido por la sección 6.129 en caso que la presurización de la cabina falle, puede ser incluído en la determinación del suministro requerido para tripulantes en servicio en la cabina de mando.

(c) El uso de las máscaras de oxígeno por los tripulantes de mando.

(1) Cuando se esté operando en alturas de vuelo por encima de nivel de vuelo 250, cada tripulante de mando en servicio en la cabina de vuelo se le debe suministrar una máscara de oxígeno diseñada de modo que puede ser colocada rápidamente sobre su cara desde su posición, adecuadamente asegurada, sellada y suministrando oxígeno a la demanda; y diseñada que después de estar colocada sobre la cara no prohiba la inmediata comunicación entre el tripulante de mando y otros tripulantes a travez del sistema de intercomunicación de la aeronave. Cuando no se esté usando en alturas de vuelo por encima del nivel 250, la máscara de oxígeno debe ser mantenida en condición para uso inmediato y colocada de manera tal que esté dentro del alcance inmediato del miembro de la tripulación mientras se encuentre en su estación de servicio.

(2) Cuando se esté operando en alturas de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, uno de los pilotos en los controles de la aeronave debe en todo momento ponerse y usar una máscara de oxígeno asegurada, sellada y suministrando oxígeno, excepto que el piloto no necesita ponerse y usar una máscara de oxígeno mientras está arriba o debajo del nivel de vuelo 410 si cada miembro de la tripulación en la cabina de mando tiene una máscara de oxígeno del tipo "rápida instalación" que el propietario de certificado haya demostrado que puede ser colocada sobre la cara desde su posición y estará asegurada o adecuadamente sellada y suministrando oxígeno a la demanda, con una mano y dentro de los cinco segundos. El propietario de certificado tambien mostrará que la máscara puede ser puesta sin estorbar los espejuelos y sin retardar al tripulante de continuar con sus obligaciones de emergencia asignadas. La máscara de oxígeno después de estar puesta, no debe prohibir la comunicación inmediata entre el tripulante de mando y otros tripulantes a través del sistema de intercomunicación de la aeronave.

(3) No obstante el párrafo (c) (2) de esta sección, si por alguna razón, en algún momento es necesario que uno de los pilotos deje su estación en los controles de la aeronave cuando esté operando en altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, el piloto restante en los controles se pondrá y usará su máscara de oxígeno hasta que el otro piloto haya regresado a su estación de servicio.

(4) Antes del despegue de un vuelo, cada tripulante debe personalmente inspeccionar su equipo de oxígeno para asegurarse que la máscara de oxígeno está funcionando, ajustada adecuadamente y conectada a los terminales de suministro apropiados y que el suministro de oxígeno y presión están adecuados para uso.

(d) El uso de equipo portátil de oxígeno por los auxiliares de cabina. Cada auxiliar de cabina debe, durante un vuelo por encima del nivel de vuelo 250, portar un equipo portátil de oxígeno con al menos 15 minutos de suministro de oxígeno, a menos que esté mostrado que suficientes unidades de oxígeno portátiles con máscaras están distribuídas por toda la cabina para asegurar la inmediata disponibilidad de oxígeno a cada auxiliar de cabina, sin importar su ubicación en el momento de la depresurización de la cabina.

(e) Los ocupantes de la cabina de pasajeros, cuando la aeronave está operando a alturas de vuelo por encima de los 10,000 pies, el siguiente suministro de oxígeno debe ser proporcionado para el uso de los ocupantes de la cabina de pasajeros.

(1) Cuando una aeronave es certificada para operar a alturas de vuelo hasta, e incluyendo el nivel de vuelo 250, puede en cualquier punto a lo largo de la ruta que va a ser volada, descender con seguridad a una altura de vuelo de 14,000 pies o menos en cuatro minutos, el oxígeno debe estar disponible en la proporción descrita por esta parte para un período de 30 minutos para al menos el 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros.

(2) Cuando una aeronave sea operada a alturas de vuelo hasta, e incluyendo el nivel de vuelo 250 y no pueda descender con seguridad a una altura de 14,000 pies en menos cuatro minutos o cuando una aeronave sea operada a alturas de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, el oxígeno debe estar disponible en la proporción descrita por esta parte para no menos del 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros durante todo el vuelo después de la despresurización de la cabina, a altura de presión de cabina sobre los 10,000 pies hasta, e incluyendo 14.000 pies y como sea aplicable, para permitir el cumplimiento de la sección 6.126 (c) (2) y (3), excepto que debe haber no menos de un suministro de 10 minutos para los ocupantes de la cabina.

(3) Para el tratamiento de primeros auxilios de ocupantes quienes por razones fisiológicas puedan requerir oxígeno no diluido, seguidamente al descenso desde la altura de presión de cabina sobre nivel de vuelo 250, un suministro de oxígeno que proporcione un flujo mínimo de oxígeno por la máscara a cada usuario de no menos de 4 litros por minuto debe ser provisto para el 2% de los ocupantes durante todo el vuelo después de la despresurización de la cabina a altura de presión de cabina sobre los 8,000 pies, pero en ningún caso, a menos de una persona. Un número apropiado de unidades de distribución aceptables, pero en ningun caso debe ser menor de dos, se debe proveer un medio para que los auxiliares de cabina usen estos suministros. La cantidad de oxígeno requerido se basa en el flujo promedio de 3 litros por minuto a personas que requieran oxigeno de primeros auxilios.

(f) Instrucciones a pasajeros. Antes de conducirse el vuelo encima del nivel 250, un miembro de la tripulación dará instrucciones a los pasajeros sobre la necesidad de usar oxígeno en caso de depresurización de la cabina y demostrará el lugar y el uso del equipo de distribución de oxígeno.

6.128 ESTANDARIZACION DE EQUIPOS: AERONAVES IMPULSADAS POR TURBINAS.

El aparato de oxígeno, la proporción mínima del flujo de oxígeno y el suministro de oxígeno necesario para cumplir con las secciones 6.126 y 6.127 deben llenar las normas de aeronavegabilidad aplicables para el tipo de certificación en la categoría de transporte como está autorizada por la DGAC, excepto que si el propietario de certificado muestra que el cumplimiento total con las normas es impracticable, la DGAC puede autorizar cualquier cambio en los estándares que que suministre un nivel equivalente de seguridad.

6.129 EQUIPO DE PROTECCION PARA RESPIRACION DE LA TRIPULACION DE MANDO.

Aeronaves con cabina presurizada. Todos los miembros de la tripulación de mando que ejerzan sus funciones en la cabina de control de la aeronave, deben tener listo y disponible en su posición una máscara de oxígeno que cubra los ojos, boca y nariz (o que proteja la boca y nariz solamente, si posee un equipo separado para proteger los ojos), para protegerlo de los efectos del humo, dióxido de carbono y otros gases peligrosos.

Debe haber por lo menos un suministro de oxígeno seco para cada tripulante en su posición de 300 litros a una temperatura normal (temperatura normal de oxígeno seco es a 0° centigrados, 760 MM HG).

6.130 EQUIPO DE EMERGENCIA PARA OPERACIONES EXTENSAS SOBRE AGUA.

(a) Excepto donde la DGAC, por medio de enmienda de las especificaciones de operaciones del propietario de certificado, requiera la tenencia de todos o algunos artículos especificados del equipo listado abajo para cualquier operación sobre agua, o a solicitud del propietario del certificado, la DGAC permite excepciones para una operación particular extensa sobre agua, ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extensas sobre agua sin tener en la aeronave el siguiente equipo:

(1) Un salvavidas equipado con una luz de localización de sobrevivientes aprobada para cada ocupante de la aeronave.

(2) Suficientes balsas salvavidas, cada una equipada con una luz localizadora de sobrevivientes aprobada, con capacidad de flotación para acomodar los ocupantes de la aeronave.

A menos que sean suministradas excesos de balsas de suficiente capacidad, la flotabilidad y capacidad de ocupantes mas allá de la capacidad fijada de las balsas deben acomodar todos los ocupantes de la aeronave en caso de la pérdida de una balsa de las de mayor capacidad.

(3) Al menos un dispositivo de señales pirotécnicas para cada balsa salvavida.

(4) Un transmisor localizador de emergencia del tipo de sobrevivencia que transmite simultáneamente en los 121.5 y 243.0 MHZ. Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas, si la bateria es recargable) cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora consecutiva y también cuando el 50% de su vida útil de carga, haya expirado. La fecha nueva de expiración para el reemplazamiento (o batería recargada) debe estar legiblemente marcada en la parte exterior del transmisor, los requisitos de la vida útil (o de la carga útil) de la batería de este parrafo no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que son esencialmente no afectadas durante probables intervalos de almacenajes. El transmisor localizador de emergencia del tipo de sobrevivencia debe cumplir con las normas técnicas descritas por la DGAC.

(b) Las balsas salvavidas, chalecos salvavidas y transmisor localizador de emergencia del tipo de sobrevivencia requeridos deben estar fácilmente accesible en caso de un amarizaje forzoso sin un tiempo apreciable para los procedimientos preparatorios. Este equipo debe estar instalados en lugares aprobados visiblemente marcados.

(c) Un equipo de sobrevivencia, apropiadamente equipado para la ruta que va a ser volada, debe estar asegurado a cada balsa salvavidas requerida.

6.131 MEDIOS DE FLOTACION DE EMERGENCIA.

(a) Excepto como está provisto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave en ninguna operación sobre agua a menos que esté equipado con chalecos salvavidas de acuerdo con la sección 6.130 (a) (1), u otros medios de flotación aprobados para cada ocupante.

Estos medios deben estar dentro del fácil alcance de cada ocupante sentado y ser fácilmente removibles de la aeronave.

(b) Mediante solicitud de la aerolínea u operador comercial la DGAC puede aprobar la operación de una aeronave sobre agua, sin los chalecos salvavidas o medios de flotación requeridos por el párrafo (a) de esta sección, si la aerolínea u operador comercial muestra que el agua sobre el cual va ser operado la aeronave no es de tal extensión y profundidad que se requieran chalecos salvavidas o medios de flotación para la sobrevivencia de sus ocupantes en la casualidad de que el vuelo termine en esa agua.

6.132 EQUIPO PARA OPERACION EN CONDICIONES DE FORMACION DE HIELO.

(a) A menos que una aeronave esté certificada bajo los requisitos de aeronavegabilidad en categoría de transporte referente a protección de hielo, ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de helamiento a menos que esté equipada con medios para la prevención o remoción de hielo sobre los parabrisas, alas, cola, hélice y otras partes de la aeronave donde la acumulación del hielo afectará adversamente la seguridad de la aeronave.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de helamiento de noche, a menos que estén provistos medios para iluminar o de otro modo determinar la formación de hielo en las partes de las alas que sean críticas desde el punto de vista de acumulación de hielo. Cualquier iluminación usada debe ser del tipo que no cause deslumbramiento (destellos) o reflexión que podrían obstaculizar los tripulantes en la ejecución de sus deberes.

6.133 SISTEMAS DE INDICACION DE CALENTAMIENTO DE LOS TUBOS PITOT.

Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave en categoría de transporte equipada con un sistema de calefacción de pitot para los instrumentos de vuelo, a menos que la aeronave esté también equipada con un sistema de indicación de temperatura pitot operable que cumpla con los siguientes requisitos:

(1) La indicación provista debe incorporar una luz color amarillenta que esté a plena visión de los tripulantes de mando.

(2) La indicación provista debe ser designada para alertar la tripulación de mando si cualquiera de las siguientes condiciones existe.

(i) El sistema de calefacción pitot está en posición de apagado (off).

(ii) El sistema de calefacción pitot está en posición de encendido (on) y cualquier elemento de calefacción de tubo pitot esta inoperativo.

6.134 GRABADORA DE VUELO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave grande que esté certificada para operaciones por encima de los 25,000 pies de altura o en aeronaves de turbinas, a menos que esté equipada con uno o más sistemas de grabación de datos, que grabe datos desde los cuales la siguiente información puede ser determinada dentro del alcance, exactitudes, e intervalos de grabación especificados en el apéndice B de esta parte.-

(1) Tiempo, altitud, velocidad, aceleración vertical y rumbo; y

(2) Actitud de cabeceo, actitud de inclinación longitudinal, ángulo de deslizamiento de aceleración lateral, posición del trim de cabeceo, posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control, posición de los pedales del timon de dirección o superficie de control de quiñada, empuje de cada motor, posición de cada reversible de empuje, posición de los flaps del borde de ataque y de fuga y la posición en la cabina de mando del selector control de los flaps.

(b) Cuando un grabador de vuelo requerido por esta sección, este instalado debe ser operado contínuamente desde el instante en que la aeronave comienza la carrera de despegue hasta que haya completado el aterrizaje en un aeropuerto.

(c) Excepto a lo descrito en el párrafo (d) de esta sección y excepto para datos grabados y borrados como está autorizado en este párrafo, cada propietario de certificado debe mantener los datos grabados descritos en el párrafo (a), de esta sección, hasta que la aeronave haya sido operada durante 25 horas del tiempo de operación especificado en el párrafo 6.142 (a). El total de una hora de los datos grabados puede ser borrado con el propósito de probar el grabador de vuelo o el sistema. cualquier borrado efectuado de acuerdo con este párrafo, debe ser de los datos grabados más antiguos, acumulados al momento de la prueba excepto a los descritos en el párrafo (d) de esta sección, ningún récord necesita ser mantenido por más de 60 días.

(d) En caso de un accidente o que requiera inmediata notificación a la DGAC y que resulte en la terminación del vuelo, el propietario del certificado quitará los medios de grabación de la aeronave y retendrá los datos grabados requeridos por el párrafo (a) de esta sección por lo menos 60 días o por un período mayor si asi lo solicita la DGAC.

(e) Cada grabadora de vuelo requerida por esta sección debe ser instalada y calibrada como está exigido por la DGAC. La más reciente corrección de instrumento, incluyendo el medio de grabación desde donde se deriva esta corrección, y la correlación de grabación, deben ser retenidos por cada propietario de certificado. La correlación de la grabadora necesita ser establecida solamente en una aeronave de cualquier grupo de aeronave.

(1) Que son del mismo tipo;

(2) sobre el cual el modelo de grabadora de vuelo y sus instalaciones son iguales; y

(3) en donde no hay ninguna diferencia en el tipo de diseño de tipo con respecto a la instalación de esos primeros instrumentos de piloto asociados con la grabadora.

La más reciente calibración de los instrumento, incluyendo los medios de grabación desde donde esta calibración se deriva, y la correlación de la grabadora, deben ser retenidas por cada propietario de certificado.

(f) Cada grabadora de vuelo requerida por esta sección que graba los datos especificados en el párrafo (a) (1) y (2) de esta sección debe tener un dispositivo aprobado para ayudar a localizar esa grabadora bajo el agua.

(g) Cada grabadora de vuelo requerida por esta sección debe grabar datos donde el tiempo de cada transmisión de radio ya sea hacia o desde el ATC pueda ser determinado.

6.135 EQUIPO DE RADIO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que este equipado con un equipo de radio que incluya un equipo interrogador, respondedor de ATC, requerido para el tipo de operación que se propone.

(b) Donde dos independientes (separado y completo) sistemas de radio son requeridos por las secciones 6.136 y 6.137, cada sistema debe tener una instalación de antena independiente excepto que, donde sean usadas antenas inalámbricas rigidamente soportadas u otras instalaciones de antena de equivalente confiabilidad, sólo se requiere una antena.

(c) El equipo interrogador, respondedor de ATC debe satisfacer las normas de rendimiento y ambientales como están descritas o citadas por la DGAC.

6.136 EQUIPO DE RADIO PARA OPERACIONES BAJO CONDICION DE VUELO VISUAL EN RUTAS INTERNAS VOLADAS POR PILOTAJE.-

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo reglas VFR sobre rutas domésticas que pueden 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 con al menos 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 zona de control en las cuales sean intentados los vuelos.

(3) Recibir información meteorológica desde cualquier punto en ruta por cualquiera de dos sistemas independientes . Uno de los medios provisto para cumplir con este subpárrafo puede ser usado para cumplir con los párrafos (a) (1) (2) de esta sección.

6.137 EQUIPO DE RADIO PARA OPERACION EN CONDICION DE VUELO VISUAL EN RUTAS NO VOLADAS POR PILOTAJE U OPERACION EN INSTRUMENTOS O SOBRE EL TECHO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones visuales sobre rutas que no pueden ser navegadas por pilotaje, o en operaciones conducidas por instrumentos sobre el techo, a menos que la aeronave esté provista con el equipo de radio necesario requerido en condiciones de operación normal para cumplir con las funciones especificadas en el párrafo 6.136 (a), para recibir satisfactoriamente por cualquiera de dos sistemas independientes, señales de radio navegación por radio de todas las facilidades de navegación primarias en ruta y de aproximación que se pretenden usar. No obstante, solamente un receptor 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 la aeronave está equipada con dos receptores VOR, y las ayudas de navegación VOR están colocadas de tal forma que la aeronave está abastecida de combustible que, en el caso de falla del receptor del ADF, el vuelo puede 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 de la aeronave (VOR= radio balisa omnidireccional)..

(c) En cualquier caso que los receptores de VOR sean requeridas por el párrafo (a) o (b) de esta sección, al menos una unidad aprobada de medición de distancia (DME) capaz de recibir e indicar información de distancia de las facilidades de VORTAC deben ser instalada en cada aeronave cuando sea operada en este país.

(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.

6.138 EQUIPO DE RADIO PARA OPERACION EXTENSA SOBRE AGUA Y OTRAS OPERACIONES.-

(a) Ninguna persona puede conducir una operación extensa sobre agua a menos que la aeronave esté equipada con el equipo de radio necesario para cumplir con la sección 6.137 y un sistema independiente que cumpla con el párrafo (a) (1) de la sección 6.136 de esta parte.

(b) Ninguna aerolínea bandera u operador comercial puede 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.

6.139 EQUIPO DE EMERGENCIA PARA OPERACION SOBRE AREAS DE TERRENO NO HABITADO: AEROLINEAS, BANDERA Y OPERADORES COMERCIALES.-

A menos que tenga los siguientes equipos, ninguna aerolínea bandera u operador comercial puede conducir una operación sobre un área deshabitada o cualquier otra área sin tener los equipos de emergencia que la DGAC requiere para búsqueda y rescate en caso de una emergencia.

(a) Un dispositivo conveniente para señales pirotécnicas.

(b) Un transmisor localizador de emergencia del tipo de sobrevivencia que transmite simultaneamente en los 121.5 y 243.0 MHZ. Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas, si la batería es recargable) cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora consecutiva y también cuando el 50% de su vida útil de carga, haya expirado. La fecha nueva de expiración para el reemplazamiento (o batería recargada) debe estar legiblemente marcada en la parte exterior del transmisor, los requisitos de la vida útil (o de la carga útil) de la batería de este párrafo no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que son esencialmente no afectadas durante probables intervalos de almacenaje. El transmisor localizador de emergencia del tipo de sobrevivencia debe cumplir las normas técnicas citados por la DGAC.

(c) Suficiente equipo de sobrevivencia, apropiadamente equipados para la ruta, que va a ser volada, para todos los ocupantes de la aeronave.

6.140 EQUIPO PARA OPERACIONES EN LA CUAL SE USA MEDIOS ESPECIALIZADOS DE NAVEGACION.

(1) Usando radar Doppler o sistema de navegación inercial a menos que tales sistemas hayan sido aprobados de acuerdo con el suplemento F de esta parte; y

(2) Usando radar Doppler o sistema de navegación inercial dentro de este país o cualquier otro medio especializado de navegación, a menos que demuestre que un sistema adecuado de navegación aérea, se provea para la navegación especializada autorizada para esa operación en particular.

6.141 REQUERIMIENTO DEL EQUIPO DE RADAR METEOROLOGICO DE ABORDO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte, a menos que la aeronave tenga instalado un equipo aprobado de radar meteorologico.

(b) Cada persona que opera una aeronave de categoría de transporte a quien se le exige tener instalado un equipo aprobado de radar meteorológico abordo debe, cuando lo esté usando bajo esta parte, operarlo de acuerdo con lo siguiente:

(1) Despacho, ninguna persona puede despachar una aeronave bajo condiciones IFR cuando los reportes meteorológicos prevalecientes indican que tronadas u otras amenazas potenciales de condiciones meteorológicas que pueden ser detectadas con el radar meteorológico de abordo, puedan ser razonablemente esperados a lo largo de la ruta que va ser volada a menos que el equipo de radar meteorológico de abordo esté en condiciones satisfactorias de operación.

(2) Si el radar meteorológico de abordo se torna inopertivo en ruta, la aeronave debe ser operada de acuerdo con las instrucciones aprobadas y procedimientos especificados en el manual de operaciones para tal evento.

(c) Esta sección no aplica a una aeronave durante cualquier entrenamiento, prueba o vuelo ferry.

(d) No obstante, cualquier otra disposición en estas regulaciones, el suministro alterno de energía eléctrica no es requerido para el equipo de radar meteorológico de abordo.

6.142 GRABADOR DE VOZ DE LA CABINA DE MANDO.

(a) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave grande impulsada por turbinas a menos que en esa aeronave esté instalado un sistema aprobado de grabadora de voz de la cabina y sea operado contínuamente desde el comienzo del uso de la lista de chequeo (antes de poner en marcha los motores para el propósito del vuelo), hasta completar la lista de chequeo final a la terminación del vuelo.

(b) Para facilitar la localización e identificación en caso de un accidente, la grabadora de voz de la cabina requerida por el párrafo (a) debe:

(1) Ser de color anaranjado claro o amarrillo claro;

(2) Tener cinta reflejante fijada a la superficie externa para facilitar su localización debajo del agua; y

(3) Tener un aparato localizador sub-marino aprobado sobre o adyacente al contenedor que esté fijado de tal manera que no tenga la tendencia a ser fácilmente separado por un impacto, a menos que la grabadora de voz de la cabina de mando y la grabadora de vuelo, requerido por la sección 6.134, estén instalados uno al lado del otro de manera tal que no sea probable que se separen en el impacto.

(c) En cumplimiento con esta sección, se puede usar una grabadora de voz de cabina que tenga incorporado un borrador de cinta, de modo que en cualquier momento de la operación del grabador, la información registrada con anterioridad a los últimos 30 minutos pueda ser borrada.

(d) En caso de un accidente u ocurrencia que exija inmediata notificación a la DGAC, el propietario del certificado retendrá la información grabada por 60 días o a solicitud de la DGAC, por un período mayor.

6.143 SISTEMA DE ALERTA DE APROXIMACION A TIERRA-Y ALERTA DE DESVIACION DE LA TRAYECTORIA DE PLANEO.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave grande impulsada por turbinas a menos que esté equipado con un sistema aprobado de advertencia de proximidad a tierra que incorpore las características de alerta de la trayectoria de planeo.

(b) Los siguientes procedimientos para el uso y operación del sistema de advertencia de proximidad a tierra y sistema de alerta de desviación de la trayectoria de planeo requeridos por el párrafo (a) estarán contenidos en el manual de vuelo de la aeronave.

(1) Uso del equipo;
(2) Acción correcta de la tripulación con respecto al equipo;
(3) Desactivación para condiciones anormales o de emergencia;
(4) Prohibición de las advertencia modo 4 basadas en los flaps del ala que no sea la configuración de aterrizaje si el sistema incorpora un control de prohibición de advertencia de flap modo 4; y
(5) Un esquema de todas las fuentes de entrada que deban estar operando.

(c) Cada vez que un sistema de advertencia de proximidad a tierra sea desactivado, una entrada debe ser hecha en el diario de mantenimiento de la aeronave. La entrada incluirá la fecha, hora y propósito de la desactivación.

SUB-PARTE L.- MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

6.144 APLICABILIDAD

(a) Excepto como está descrito por el párrafo (b) de esta sección, esta sub-parte describe requisitos para mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para todos los propietarios de certificado.

(b) La DGAC puede enmendar las especificaciones de operaciones de un propietario de certificado para permitir la desviación de las disposiciones de esta sub-parte que pueda prohibir el retorno al servicio y uso de componentes del fuselaje, plantas de energía, aparatos, piezas de repuesto de aquello porque tales artículos han sido mantenidos, alterados, o inspeccionados por personas empleadas fuera de este país quienes no ostentan un certificado de técnico aéreo emitido por la DGAC. Cada propietario de certificado que usa piezas bajo esta desviación debe mantener la vigilancia de las facilidades y prácticas para asegurar que todo trabajo hecho sobre estas piezas sea ejecutado de acuerdo con el manual del propietario de certificado.

6.145 RESPONSABILIDAD DE LA AERONAVEGABILIDAD.

(a) Cada propietario de certificado es responsable de;

(1) La aeronavegabilidad de su aeronave incluyendo fuselajes, motores, aparatos, equipo de emergencia y piezas de ellos; y

(2) La ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de su aeronave, incluyendo fuselajes, motores, aparatos, equipo de emergencia, y partes de aquellos, de acuerdo con su manual y las regulaciones de aviación civil aplicables de este país.

(b) Un propietario de certificado puede hacer arreglos con otra persona para la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones Sin embargo, esto no releva al propietario del certificado de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta sección.

6.146 ORGANIZACION DE MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.

(a) Cada propietario de certificado que ejecuta cualquiera de sus mantenimientos (otras que inspecciones requeridas) mantenimiento preventivo, o alteraciones, y cada persona con quien hace trámites para la ejecución de ese trabajo debe tener una organización adecuada para hacer el trabajo.

(b) Cada propietario de certificado que ejecuta cualquier inspección requerida por su manual de acuerdo con el párrafo 6.148 (b) (2) o (3) (en esta sub-parte presentada como "inspecciones requerida") y cada persona con quien hace arreglos para la ejecución de ese trabajo debe tener una organización adecuada para hacer ese trabajo.

(c) Cada persona que efectúe una inspección requerida en adición a otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, organizará la ejecución de tales funciones de forma que separe las funciones de la inspección requerida del otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, y funciones de alteraciones. La separación debe estar por debajo del nivel del control administrativo donde la responsabilidad total para las funciones de la inspección requerida y otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, y funciones de alteraciones son ejercidas.

6.147 MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y PROGRAMAS DE ALTERACIONES.

Cada propietario de certificado tendrá un programa de inspección y un programa que cubra otros mantenimientos, mantenimientos preventivo, y alteraciones, que asegure que:

(a) Mantenimientos, mantenimiento preventivo y alteraciones ejecutadas por él o por otras personas, sean efectuadas de acuerdo con el manual del propietario del certificado.

(b) Personal competente, facilidades adecuadas y equipo debe proveerse para la ejecución correcta de mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones; y

(c) Cada aeronave entregada para servicio se encuentra aeronavegable y ha sido debidamente mantenida para operación bajo esta parte.

6.148 REQUERIMIENTOS DEL MANUAL.

(a) El propietario de certificado pondrá dentro de su manual una carta o descripción de la organización del propietario de certificado requerida por la sección 6.146 y una lista de las personas con quienes haya hecho arreglos para la ejecución de cualquiera de sus inspecciones requeridas, otros mantenimientos, mantenimientos preventivo, o alteraciones, incluyendo una descripción general de ese trabajo.

(b) El manual del propietario de certificado debe contener los programas requeridos por la sección 6.147 que debe seguirse en la ejecución de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de la aeronave del propietario de certificado, incluyendo fuselajes, motores de la aeronave aparatos, equipo de emergencia y piezas de ésta y debe incluir al menos lo siguiente:

(1) El método de llevar a cabo mantenimiento rutinario y no rutinario (otros que inspecciones requerido), mantenimiento preventivo y alteraciones.

(2) Una designación de los artículos de mantenimiento y alteraciones que deben ser inspeccionados (inspecciones requeridas) incluyendo al menos aquellas que podrían resultar en una falla, mal funcionamiento o defectos que ponga en peligro la segura operación de la aeronave, si no se ejecuta correctamente o si se usan piezas o materiales inadecuados.

(3) El metodo de llevar a cabo inspecciones requeridas y una designación por titulo ocupacional del personal autorizado para ejecutar cada inspección requerida.

(4) Procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado de acuerdo con las conclusiones previas de la inspección requerida.

(5) Procedimientos, normas y limitaciones necesarias para las inspecciones requeridas de los equipos y partes que necesiten inspecciones periódicas para determinar la aceptación o el rechazo de la misma y para inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba.

(6) Procedimientos para asegurar que todas las inspecciones requeridas sean cumplidas.

(7) Instrucciones para evitar que cualquier persona que ejecute un trabajo reaize la inspección requerida del mismo.

(8) Instrucciones y procedimientos para prevenir que la decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección o procedimiento requerido no sea anulado por persona que no sea supervisor del departamento de inspección, o una persona a ese nivel de control administrativo que tenga la reponsabilidad total para el manejo de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

(9) Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas,otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración que no sean completados como resultado de cambio de turno o interrupciones similares de trabajo, sean debidamente completadas antes que la aeronave sea devuelta al servicio.

(c) El propietario del certificado debe establecer en su manual, un sistema adecuado (puede ser un sistema en código) que provea la obtención y conservación de la información en una manera aceptable a la DGAC y que proporcione.

(1) La descripción de los trabajos realizados (las referencias de datos que sean aceptables a la DGAC).

(2) El nombre de la persona que realiza el trabajo si la persona no trabaja bajo el certificado del propietario.

(3) El nombre o una identificación positiva de la persona que aprueba el trabajo.

6.149 PERSONAL REQUERIDO PARA INSPECCION.-

(a) Ninguna persona puede ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas a menos que la persona que efectúe la inspección, esté certificada apropiadamente, entrenada correctamente, calificada y autorizada a hacerlo.

(b) Ninguna persona puede permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida a menos que, en ese tiempo, la persona efectuando esa inspección este bajo la supervisión y control de una unidad de inspectores.

(c) Ninguna persona puede efectuar una inspección requerida si él mismo efectuó el trabajo que requiere ser inspeccionado.

(d) Cada propietario de certificado mantendrá o determinara que cada persona con quien él acuerde para efectuar sus inspecciones requeridas mantengan un listado actualizado de las personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para conducir inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por su nombre, título ocupacional, y las inspecciones que están autorizadas a efectuar. El propietario del certificado (o persona con quien acuerde para efectuar sus inspecciones requeridas) debe dar información escrita a cada persona autorizada describiendo el márgen de sus responsabilidades, autoridad y limitaciones de inspección, la lista debe estar disponible para inspección por la DGAC cuando ésta la requiera.

6.150 ANALISIS Y VIGILANCIA CONTINUA.

(a) Todo propietario de certificado debe que establecer y mantener un sistema contínuo de análisis y vigilancia del desarrollo y efectividad de sus programas de inspección y los programas que cubren otros mantenimientos, mantenimiento preventivo y alteraciones con el fin de corregir su deficiencia en esos programas, sin importar que sea el propietario del certificado que ejecute esos programas u otras persona..

(b) Cuando la DGAC encuentre que esos dos programas descritos en el párrafo (a) de esta sección no contiene los procedimientos y normas necesarias para cumplir con los requisitos de esta parte después de que el propietario de el certificado sea notificado por la DGAC de sus faltas, el propietario de certificado debe efectuar los cambios necesarios para cumplir con esos requisitos.

6.151 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA MANTENIMIENTO Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

Todo propietario de certificado o persona que ejecute mantenimiento o mantenimiento preventivo para el mismo, debe tener un programa de entrenamiento que asegure que cada persona (incluyendo al personal de inspección), que certifique la calidad del trabajo realizado, este plenamente informado a cerca de los procedimientos, técnicas y los nuevos equipos en uso y es competente para efectuar sus obligaciones.

6.152 LIMITACIONES DE TIEMPO EN EL TRABAJO DEL PERSONAL QUE EJECUTA EL MANTENIMIENTO O MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

En la República Dominicana, todo propietario de certificado (o persona efectuando funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo por él), debe relevar a su personal (persona) para que descanse de sus tareas de acuerdo a lo estipulado en el código de trabajo de la República Dominicana.

6.153 REQUISITOS DEL CERTIFICADO.

a) Excepto por los mantenimientos, mantenimiento preventivo,alteraciones y las inspecciones requeridas que sean ejecutadas por estaciones reparadoras certificadas por la DGAC. Cada persona que esté directamente a cargo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones. Y cada persona que ejecute las inspecciones requeridas debe poseer un certificado/licencia de técnico aéreo expedida por la DGAC.

b) Para el propósito de esta sección, una persona que este "directamente a cargo" es cada persona que esta asignada a una posición en la cual es responsable por el trabajo de un taller o estación que ejecuta mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad de las aeronaves. La persona que esté "Directamente a cargo" no tiene que estar físicamente observando a quienes ejecutan los trabajos constantemente pero tiene que estar disponible para consulta y decisión en asuntos que requieran instrucción o decisión de altas autoridades que no sean las que ejecutan los trabajos.

6.154 AUTORIDAD PARA EJECUTAR Y APROBAR, MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.

(a) Un propietario de certificado puede ejecutar o puede hacer arreglos con otras personas para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones como está provisto en el programa contínuo de mantenimiento de aeronavegabilidad y en su manual de mantenimiento. En adición, un propietario de certificado puede ejecutar estas funciones para otro propietario de certificado como está provisto en el programa contínuo de mantenimiento de aeronavegabilidad y el manual de mantenimiento de otro propietario de certificado.

(b) Un propietario de certificado, puede aprobar cualquier aeronave, estructura, motor de la aeronave, equipo de emergencia o accesorio para su retorno a servicio después de un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones que son ejecutadas de acuerdo al párrafo (a) de esta sección. Sin embargo, en el caso de una reparación mayor o una alteración mayor, el trabajo debe haber sido efectuado de acuerdo con los datos técnicos aprobado por la DGAC.

6.155 REQUISITOS DE RECORDS DE MANTENIMIENTO.

a) Cada propietario de certificado debe mantener usando el sistema especificado en el manual requerido en la sección 6.148, los records siguientes por los períodos especificados en el párrafo (b):

(1) Todos los records necesarios para demostrar que todos los requisitos para la expedición de certificados de aeronavegabilidad bajo la sección 6.301 han sido cumplidos.

(2) Los récords que contengan la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio del fuselaje.

(ii) El estado actualizado de las partes limitadas por tiempo de vida, en la estructura, motores y accesorios.

(iii) El tiempo desde la última reparación mayor (reconstrucción) de todas las partes instaladas en la aeronave que requieren ser reconstruídas en base a tiempos especificados.

(iv) La identificación actualizada del estado de inspección de la aeronave, que incluya el tiempo desde las últimas inspecciones requeridas por el programa de inspección bajo el cual la aeronave y sus accesorios son mantenidos.

(v) El estado actualizado de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo el método de cumplimiento.

(vi) Un listado actualizado, de las alteraciones mayores de cada fuselaje, motor y accesorio.

b) Cada propietario de certificado debe mantener los records que son requeridos a ser mantenidos por esta sección , por los períodos de tiempo siguientes:

(1) Excepto los récords de la última reparación mayor (reconstrucción) de cada fuselaje, motor y accesorio, los records especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección serán retenidos hasta que el trabajo sea repetido o reemplazado por otro trabajo o un año despues de la ejecución del trabajo.

(2) Los récords de la última reparación mayor completa (reconstrucción) de cada fuselaje, motor y accesorios, debe ser retenida hasta que el trabajo sea reemplazado por un trabajo de igual detalle y magnitud.

(3) Los récords especificados en el párrafo (a2) de esta sección deben ser retenidos y transferidos con la aeronave al momento que la aeronave se venda.

(c) El propietario del certificado debe mantener todos los récords de mantenimiento requeridos para ser mantenidos por esta sección, disponible para inspección por la DGAC.

6.156 TRANSFERENCIA DE LOS RECORDS DE MANTENIMIENTO.

Cada propietario de certificado que venda una aeronave registrada en la República Dominicana, debe transferir al comprador al momento de la venta los siguientes récords de la aeronave, en forma de lenguaje corriente o en forma de código a la elección del comprador, si el formato de código provee la preservación y obtención de la información de una manera aceptable a la DGAC.

a) Los récords que están especificados en el párrafo 6.155 (a)(2).

b) Los récords especificados en el párrafo 6.155 (a)(1) los cuales no están incluídos en los récords cubiertos por el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor mantener la custodia física de tales récords. Sin embargo, la custodia de los récords en poder del vendedor no exonera al comprador de su responsabilidad bajo el párrafo 6.155 (c) de tener los récords disponibles para inspección por la DGAC.

SUB-PARTE M - REQUISITOS PARA EL PERSONAL AEREO Y TRIPULACION DE VUELO.

6.157 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe los requisitos del personal aéreo y la tripulación de vuelo para todos los propietarios de certificado.

6.158 PERSONAL AEREO: LIMITACIONES DEL USO DE SUS SERVICIOS.

(a) Ningún propietario de certificado puede usar una persona, como personal aéreo, tampoco ninguna persona puede servir como personal aéreo sin que la persona.

(1) Posea un certificado actualizado y apropiado de personal aéreo y certificado médico requerido por la DGAC.

(2) Tenga el certificado actualizado y apropiado de personal aéreo y el certificado medico en su posesión mientras esté desempeñando las operaciones descritas en esta parte.

(3) Que esté calificado y habilitado para desempeñar las funciones en las cuales va a ser utilizado.

(b) Todo el personal aéreo que esté bajo el párrafo (a)(2) de esta sección tendrá que presentar sus certificados para inspección al momento que la DGAC lo requiera.

(c) Ningún propietario de certificado puede usar los servicios de una persona como piloto de una aeronave operando bajo las reglas de esta parte, si esa persona ha cumplido 60 años de edad. Ninguna persona puede servir como piloto de una aeronave operando bajo las reglas de esta parte, si ha cumplido 60 años de edad.

6.159 COMPOSICION DE LA TRIPULACION DE VUELO.

(a) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave con menos de la tripulación mínima requerida por el certificado de aeronavegabilidad o por el manual de vuelo de la aeronave aprobado para ese tipo de aeronave y la tripulación mínima requerida por esta parte para la clase de operación que se esté conduciendo.

(b) En cualquier caso en que esta parte requiera la ejecución de dos o más funciones para las cuales se necesite un certificado de personal aéreo, este requerimiento no se satisface con la ejecución de funciones multiples al mismo tiempo por una sola persona aérea.

(c) La tripulación mínima de pilotos se aplica:

(1) Operaciones de aerolínea domestica: Si una aerolínea doméstica está autorizada a operar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), la tripulación mínima de pilotos es de dos (2) pilotos y la aerolínea debe designar un piloto, como piloto al mando y el otro segundo al mando.

(2) Operaciones de aerolíneas bandera: si una aerolínea bandera estáa autorizada a operar bajo reglas de vuelo por instrumento (IFR), la tripulación mínima de pilotos es de dos (2) pilotos y la aerolínea debe designar un piloto, como piloto al mando y el otro segundo al mando.

(3) Operadores comerciales: En la operación de un operador comercial, la tripulación mínima de pilotos es de dos (2) pilotos y el operador comercial debe designar un piloto como piloto al mando y el otro segundo al mando.

(d) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave sin tener un tripulante de vuelo que posea un certificado de ingeniero de vuelo actualizado cuando un ingeniero de vuelo es:

(i) Requerido para completar la tripulación mínima de vuelo como está determinado en los requerimientos de certificación de la aeronave.

(ii) Requerido en cualquier parte de estas regulaciones.

(e) En cada vuelo que requiera un ingeniero de vuelo, al menos un tripulante de vuelo que no sea el ingeniero de vuelo, debe estar calificado para ejecutar las funciones de emergencia del ingeniero de vuelo para la segura terminación del vuelo en caso de que el ingeniero de vuelo se lesione o de otro modo se incapacite. Un piloto no necesita poseer un certificado de ingeniero de vuelo para ejercer las funciones de ingeniero de vuelo en tal situación.

6.160 EQUIPO ESPECIALIZADO DE NAVEGACION AEREA.

(a) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave, cuando su posición no puede ser confiablemente determinada en períodos mayores de una hora sin tener:

(1) Medios especializados de navegación aprobados de acuerdo con la sección 6.140, que permite la determinación confiable de la posición de la aeronave por cualquiera de los pilotos sentados en sus puestos de servicio.

(b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, la DGAC puede requerir equipos especiales para navegación cuando sean necesarios equipos especializados de navegación para una hora o menos. Al tomar esta determinación, la DGAC considera lo siguiente:

(1) La velocidad de la aeronave;

(2) Condiciones meteorológicas normales en la ruta.

(3) Extensión del control de tráfico aéreo.

(4) Congestión de tráfico.

(5) Area de la cobertura de la radio navegación al destino.

(6) Requerimiento de combustible;

(7) Combustible disponible para regresar al punto de despegue o los alternos.

(8) La predicción del vuelo continuando la operación mas allá del punto de no retorno.

(9) Cualquier otra factor que la DGAC, considere referente a la seguridad.

(c) Operaciones donde el equipo de navegación especializada es requerido estas deben estar descritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea o del operador comercial.

6.161 AUXILIARES DE CABINA.

(a) Cada propietario de certificado debe proveer el siguiente número de auxiliares de cabina en cada aeronave que transporte pasajeros :

(1) Para aeronaves que tengan una capacidad de menos de 51 asientos un auxiliar de cabina.

(2) Para aeronaves que tengan una capacidad de más de 50 asientos pero menos de 101 - dos (2) auxiliares de cabina.

(3) Para aeronaves que tengan una capacidad de más de 100 asientos de pasajeros, dos auxiliares de cabina más un auxiliar de cabina adicional por cada unidad (o parte de unidad) de cada 50 asiento de pasajeros por encima de la capacidad de 100 asientos de pasajeros.

(b) Si al momento de conducir la demostración de evacuación de emergencia requerida por la sección 6.109 (a) el propietario de certificado utilizó en esa demostración un número mayor de auxiliares de cabina que los requeridos por el párrafo (a) de esta sección, mayor que la requerida de acuerdo a la máxima capacidad de asiento de la aeronave, el propietario no podrá despegar esa aeronave:

(1) Con la aeronave en su máxima ocupación de pasajeros, usando menos auxliares de cabina, que el número usado cuando el propietario demostró la evacuación de emergencia.

(2) Con una reducción en la ocupación de pasajeros con relación a su máxima capacidad se debe tener abordo los auxiliares de cabina requerido por el párrafo (a) de esta sección más el número de auxiliares de cabina usados durante la demostración de la evacuación de emergencia que estaban en exceso de los requeridos por el párrafo (a) de esta sección..

(c) El número de auxiliares de cabina aprobado por los párrafos (a) y (b) de esta sección debe estar descrito en las especificaciones de operaciones del propietario de certificado.

(d) Durante el aterrizaje y despegue, los auxiliares de cabina requeridos por esta sección, deben estar situados tan cerca con sea posible a las salidas de emergencia del nivel de piso requerido y estar uniformemente distribuídos por toda la aeronave en condición de proporcionar la salida más efectiva de los pasajeros en caso de una evacuación de emergencia. Durante el carreteo, los auxiliares de cabina requeridos por esta sección deben permanecer en sus respectivos puestos de servicio con los cinturones de seguridad y arnesses abrochados, excepto para desempeñar sus deberes relacionados con la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

(e) En paradas donde los pasajeros permanecen abordo de la aeronave y proceden en la misma aeronave hacia otro destino, cada propietario de certificado debe proporcionar y mantener abordo de la aeronave durante esa parada par lo menos la mitad de los auxiliares de cabina, como está previsto en el párrafo (a) de esta sección o el mismo número de otro personal que esté calificado en los procedimientos de evacuación de emergencia para tal aeronave como se requiere en la sección 6.173, siempre que esas personas estén identificadas a los pasajeros.

Estas personas deben estar uniformemente distribuídas por toda la aeronave en condición de proporcionar la salida más efectiva de los pasajeros en caso de una evacuación de emergencia. En caso de que haya un solo auxiliar de cabina abordo de la aeronave, esa persona estará situada de acuerdo con los procedimientos de operación de la aerolínea aprobados por la DGAC. Durante tales paradas cuando la cantidad de auxiliares de cabina es menor que la requerida por el párrafo 6.16 (a), el propietario del certificado debe asegurarse de que los motores de la aeronave estén apagados y al menos una salida de emergencia de ese nivel de piso permanece abierta durante la parada y que dicha salida de emergencia esté adecuada para el desembarque de los pasajeros.

6.162 DESPACHADORES DE AERONAVES; OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Las aerolíneas domésticas y bandera deben tener suficiente despachadores de aeronave calificados en cada centro de despacho para asegurar un control operacional adecuado de cada vuelo.

6.163 EMERGENCIAS Y DEBERES EN UNA EVACUACION DE EMERGENCIA:

(a) Cada propietario de certificado debe, para cada tipo y modelo de aeronave, asignar a los tripulantes de acuerdo a su categoría, como sea apropiado las funciones necesarias que se requiere ejecutar en caso de una emergencia o una situación que requiera una evacuación de emergencia. El propietario del certificado debe demostrar que tales funciones son realistas y pueden ser practicamente efectuadas y cumplirán con cualquier emergencia razonablemente anticipada incluyendo la posible incapacitación de un tripulante o la incapacidad de alcanzar la cabina de pasajero motivado a un desplazamiento de la carga al operar una aeronave en configuración carga y pasajero.

(b) El propietario del certificado debe describir en su manual las funciones de cada uno de los miembros de la tripulación (tripulantes) de acuerdo a su categoría bajo el párrafo (a) de esta sección.

SUB-PARTE "N" PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

6.164 APLICABILIDAD Y TERMINOS USADOS.

(a) Esta sub-parte describe los requisitos aplicables a todos los propietarios de certificado para establecer y mantener un programa de entrenamiento para la tripulación de vuelo, despachadores de aeronaves y personal de operaciones, para la aprobación y uso de los dispositivos de entrenamiento en la conducción del programa.

(b) Para el próposito de esta sub-parte, los siguientes términos y definiciones aplicarán:

(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 aeronaves impulsadas por turbina.

(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 aeronaves impulsadas por turbina.

(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 aeronave antes de servir en las funciones de piloto al mando o segundo al mando, respectivamente, en ese tipo de aeronave.

(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 aeronave, cuando la DGAC encuentre que es necesario entrenamiento por las diferencias existentes por la variedad que existe en el mismo tipo de aeronave, los tripulantes antes de servir en esa aeronave deben cumplir con el entrenamiento.

(5) Horas programadas: Las horas de entrenamiento descritas en esta subparte pueden ser reducidas por la DGAC cuando el propietario de Certificado desmuestre las circunstancias que justifiquen la reducción de horas.

(6) En vuelo. Se refiere a maniobras, procedimientos o funciones que deben ser conducidas en la aeronave.

6.165 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: GENERALIDADES.-

A) Cada propietario de certificado debe :

1-) Establecer, obtener la aprobación de la DGAC y proveer un programa de entrenamiento que cumpla los requisitos de esta sub-parte y los apéndices D y E que asegure que cada miembro de tripulación de vuelo, despachador de aeronaves, instructor de vuelo técnico aéreo chequeador (piloto chequeador o ingeniero de vuelo chequeador, designado por la DGAC) y toda persona asignada a funciones para transporte y manejo de artículos peligrosos, materiales magnetizados, estén adecuadamente entrenados para ejecutar sus deberes asignados.

2-) Proveer instalaciones adecuadas para entrenamiento terrestre y de vuelo e instructores terrestre y de vuelo apropiadamente calificados para el entrenamiento requerido en esta sub-parte.

3-) Proveer y mantenerse vigente en cada tipo de aeronave, y si es aplicable, la variación particular de ese tipo de aeronave, material de entrenamiento apropiado, exámenes, formularios, instrucciones y procedimientos para uso en el entrenamiento y chequeos requeridos en esta parte; y

4-) Proveer suficientes instructores de vuelo, instructores de simuladores y técnicos aéreos chequeadores, aprobados para conducir el entrenamiento de vuelo requerido y chequeos de vuelo y cursos de entrenamiento de simulador, permitido bajo esta parte.

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, toma el chequeo o completa el entrenamiento en el mes calendario antes o después del mes calendario en el cual ese entrenamiento o chequeo es requerido, se le considera que ha obtenido o completado el entrenamiento en el mes calendario que originalmente le correspondía.

C) Cada instructor, supervisor o técnico aéreo chequeador responsables 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 esta parte debe certificar en cuanto a la profeciencia y conocimiento de ese tripulante, despachador, instructor de vuelo o técnico áereo 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 récord computarizado, el instructor que certifica, supervisor o técnico áereo chequeador debe ser identificado con esa entrada. Sin embargo, la firma del instructor certificador, supervisor o técnico aéreo chequeador no es requerida en entradas computarizadas.

D) Materias de entrenamiento aplicables a más de una aeronave o posición de tripulante y que hayan sido completadas satisfactoriamente en conexión con entrenamientos anteriores para otra aeronave 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, es recomendado por su instructor o un técnico áereo chequeador y complete exitosamente el chequeo de vuelo apropiado efectuado por un técnico áereo chequeador o por un inspector de la aerolínea, no tendrá que completar las horas de entrenamiento de vuelo programadas para la aeronave 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 propietario del certificado hasta que la DGAC encuentre que la efectividad del entrenamiento de vuelo ha sido mejorado.

En el caso de que el propietario del certificado esté usando un curso de entrenamiento permitido por la sección 6.169 (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.

6.166 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: CURRICULUM.

A) Cada propietario de certificado debe preparar y mantener actualizado un currículum de su programa de entrenamiento para cada tipo de aeronave referente a despachadores y cada tripulante requerido para ese tipo de aeronave. El currículum debe incluir entrenamiento de vuelo y terrestre requeridos por esta sub-parte.

B) Cada currículum de entrenamiento debe incluir:

1.- Una lista de las materias principales para entrenamiento terrestre, 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 propietario de certificado usará para el entrenamiento.

3.-Descripciones detalladas o exposiciones gráficas de las maniobras normales, anormales y de emergencia, aprobadas que serán ejecutadas durante cada 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 aeronaves u otros equipos de entrenamiento aprobados bajo sección 6.168, incluyendo aprobación de maniobras particulares, procedimientos o funciones.

5.- Las horas programadas de entrenamiento que serán implementadas en cada fase del entrenamiento.

6.- Una copia de cada declaración expedida por la DGAC bajo la sección 6.167 (d) para la reducción de las horas programadas para entrenamiento.

6.167 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO Y SU REVISION: APROBACION INICIAL Y FINAL.

A) Para obtener aprobación de un programa de entrenamiento o la revisión de un programa de entrenamiento aprobado, cada propietario de certificado debe remitir a la DGAC:

1.- Una descripción del programa propuesto o revisión, incluyendo un plan del currículum 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 subparte, la DGAC expedirá por escrito la aprobación inicial y después de esto el propietario de certificado puede efectuar el entrenamiento de acuerdo al programa aprobado. La DGAC luego evalúa la efectividad del programa de entrenamiento y recomienda al propietario del certificado de las deficiencias que deben ser corregidas, si las hay.

C) La DGAC expide la aprobación final del programa de entrenamiento o revisión si el propietario del certificado demuestra que el entrenamiento conducido bajo la aprobación inicial señalada en el párrafo (b) de esta sección asegura que cada persona que completa el entrenamiento exitosamente es entrenado adecuadamente para ejercer sus deberes asignados.

D) Al expedir la aprobación inicial y final de programas de entrenamiento o revisiones, incluyendo reducciones de horas programadas especificadas en esta subparte, la DGAC considera los equipos de entrenamiento, métodos y procedimientos listados en el currículum del propietario del certificado como es sometido y aprobado que incrementa la calidad y efectividad del procedimiento de entrenamiento. Donde la aprobación en la reducción de horas programadas para entrenamiento es expedida, la DGAC informará por escrito al propietario 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 propietario del certificado debe, luego de ser notificado por la DGAC, hacer los cambios en el programa que la DGAC ha encontrado necesario efectuar.

El propietario del 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 comsidera 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.

6.168 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO APROBACION DE SIMULADORES DE AERONAVES Y OTROS EQUIPOS DE ENTRENAMIENTO.

A) Cada simulador de aeronave y los equipos usados en los cursos de entrenamiento permitidos por la sección 6.169, en chequeos requeridos bajo la subparte (o) de esta parte o como está permitido en los apéndices D y E de esta parte debe:

1) Ser aprobado específicamente para:

i) El propietario del certificado;

ii) el tipo de aeronave y, si aplica, la variación particular dentro del tipo de aeronave, para el cual los entrenamientos o chequeos están siendo conducidos; y

iii) la maniobra particular, procedimiento, o función del tripulante.

2) Mantener la ejecución, cumplimiento , y otras características que sean requeridas para la aprobación.

3) Ser modificado para conformar cualquier modificación a la aeronave 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 pre-vuelo funcional antes de ser usado.

3.- Entrenamiento de emergencia especificado en la sección 6.173 (no requerido para despachadores).

B.- Cada programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de vuelo especificado en las secciones 6.178 y 6.179 como sea aplicable.

C.- Cada programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento recurrente de vuelo y terrestre como está previsto en la sección 6.180.

D.- Cada programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de diferencias especificado en la sección 6.174 si la DGAC encuentra que, debido a las diferencias entre aeronaves del mismo tipo operadas por el propietario del certificado, entrenamiento adicional es necesario para asegurar que cada tripulante y despachador sea entrenado adecuadamente para ejercer sus deberes asignados.

E.- Entrenamiento para ascenso como esta especificado en las secciones 6.175 y 6.178 para un tipo de aeronave en particular debe ser incluído en el programa de entrenamiento para tripulantes que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en esa aeronave.

F.- Materias particulares, maniobras, procedimientos o partes de ellos, especificados en las secciones 6.175 hasta 6.179 para entrenamientos de transición o de ascenso, como sea aplicable, pueden ser omitidos, o las horas programadas de instrucción terrestre o de entrenamiento en vuelo pueden ser reducidas, como está previsto en la sección 6.167.

G.- En adición a los entrenamientos de diferencias, transición, recurente, ascenso e iniciales, cada programa de entrenamiento debe también proveer entrenamientos terrestre y de vuelo y prácticas como sean necesarias para asegurar que cada tripulante y despachador.

1.- Permanezca adecuadamente entrenado y actualizado en su proeficiencia con respecto a cada aeronave, tripulación, posición y tipo de operación en la cual él sirve; y

2.- Califique en equipos nuevos, facilidades, procedimientos y técnicas, incluyendo modificaciones a aeronaves.

6.173 ENTRENAMIENTO DE EMERGENCIAS PARA TRIPULANTES.-

A) Cada programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de emergencias establecidos en esta sección con respecto a cada tipo, modelo y configuración de la aeronave, cada tripulante requerido y cada tipo de operación conducida y así sucesivamente como sea apropiado para cada tripulante y propietario de certificado.

B) El entrenamiento de emergencias debe proveer lo siguiente:

1.- Instrucción en asignación y procedimientos de emergencias, incluyendo coordinación entre tripulantes.

2.- Instruccion individual en el lugar, función y operación de equipos de emergencia incluyendo:

(i) Equipos usados en amarizaje y evacuación.

(ii) Equipos de primeros auxilios y sus usos adecuados; y

(iii) Extinguidores portátiles, con énfasis en el tipo de extinguidores utilizados para distintas clases de fuego; y

(iv) Salidas de emergencia en condición de emergencia con el tobogán de evacuación pegado (si aplica), con énfasis en el entrenamiento de como operar las salidas bajo condiciones adversas.

3.- Instrucción en el manejo de situaciones de emergencia incluyendo:

(i) Rápida descompresión de la cabina.

(ii) Fuego en vuelo o en la superficie y procedimientos de control de humo con énfasis en equipos eléctricos e interruptores de circuitos en el área de la cabina incluyendo los gallys, centros de servicios, ascensores, baños y pantallas de peliculas.

(iii) Amarrizaje y otras evacuaciones, incluyendo la evacuación de personas y sus asistentes, si hay, quienes necesitarían asistencia para moverse rapidamente a una salida en el evento de una emergencia.

(iv) Enfermedades, heridas, o otras situaciones anormales que involucren pasajeros o tripulantes que incluya la familiarización con el equipo de primeros auxilios.

4.- Repaso y discución de accidentes previos e incidentes relacionados con situaciones de emergencias actuales.

C) Cada tripulante debe ejecutar por lo menos los siguientes ejercicios de emergencia y operar actualmente los siguientes equipos de emergencia, durante un entrenamiento inicial y una vez cada 12 meses calendario durante entrenamiento recurrentes, en cada tipo de aeronave en la cual prestarán servicio, excepto que durante el entrenamiento recurrente cada tripulante puede participar en la extensión y uso del tobogán de evacuación de emergencia. Períodos de entrenamientos alternos recurrentes, requeridos por el párrafo 6.183 (c) pueden ser efectuados (cumplidos) por un método aprobado de exposición gráfica o demostración.

1.- Cada tipo de salida de emergencia en condición de emergencia y condición normal, incluyendo las acciones y fuerzas requeridas en la extención y uso de los toboganes de evacuación de emergencia.

2.- Cada tipo de extinguidor de fuego.

3.- Cada tipo de sistema de oxígeno para emergencia.

4.- Evacuación de emergencia incluyendo el uso de un tobogán de evacuación.

5.- Inflar y usar los medios individuales de flotación, si aplica.

6.- Amarizaje (si aplica) incluyendo:

(I) Preparación de cabina y procedimientos.

(II) Coordinación entre los tripulantes.

(III) Intrucciones a los pasajeros y preparación de la cabina.

(IV) Uso e inflamiento de salvavidas.

(V) Remover de la aeronave cada tipo de balsa/salvavidas e inflarla.

(VI) Transferencia de cada tipo de balsa/salvavida de una puerta a otra.

(VII) Extender, inflar, desprender de la aeronave cada tipo de balsa/salvavida.

(VIII) Uso de las cuerdas salvavidas.

(IX) Abordar los pasajeros y tripulantes en una balsa o un tobogán/balsa.

D) Tripulantes que sirven en operaciones sobre 25,000 pies deben recibir instrucción en lo siguiente.-

1.- Respiración.

2.- Hypoxia.

3.- Duración del conocimiento sin el uso de oxigeno suplementario a grandes alturas.

4.- Expansión de gases.

5.- Formación de burbujas de gas.

6.- Fenómenos físicos e incidentes de una decompresión.

6.174 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 en cada materia apropiada o parte de ella requerida para entrenamiento inicial terrestre en la aeronave, a menos que la DGAC encuentre que algunas materias en particular no son necesarias.

2.- Entrenamiento de vuelo en cada maniobra apropiada o procedimiento requerido para entrenamiento inicial de vuelo en la aeronave a menos que la DGAC encuentre que algunas maniobras o procedimientos en particular no son necesarios.

3.- El número de horas programadas de entrenamiento terrestre y de vuelo determinado por la DGAC que es necesario para la aeronave, la operación, el tripulante o despachador involucrado.

Entrenamiento de diferencias para todas las variaciones de un tipo particular de aeronave puede ser incluído en entrenamiento inicial, de transición, de ascenso y recurrente para la aeronave.

6.175 PILOTOS E INGENIEROS DE VUELO: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL, DE TRANSICION Y PARA ASCENSO.

A) El entrenamiento terrestre 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 propietario del certificado.

(ii) Principios y métodos para determinar el peso y balance de las aeronaves y procedimientos para calcular la "limitación de pista para despegue y aterrizaje".

(iii) Meteorología, que aseguren los conceptos prácticos 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.

(v) Navegación y el uso de radioayudas de navegación, incluyendo procedimientos de aproximación por instrumentos.

(vi) Procedimientos de comunicación de emergencia y normales.

(vii) Señales visuales antes de y durante el descenso debajo del DH o MDA; DH=altura de decisión, MDA=altura mínima de descenso, y

(viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar su competencia (capacidad).

2.- Para cada tipo de aeronave.-

(i) Una descripción general.

(ii) Características de performancia.

(iii) Motores.

(iv) Componentes principales.

(v) Sistemas principales de la aeronave (controles de vuelo, eléctricos, hidraúlicos), otros sistemas como sea apropiado, principios de operaciones normales, anormales y de emergencias, procedimientos apropiados y limitaciones.

(vi) Procedimientos para prevenir condiciones meteorológicas severas y para operar dentro de o cerca de tronadas (incluyendo mejores alturas de penetración) aire turbulento (incluyendo turbulencia en aire claro), corte de viento a bajo nivel, congelamiento, granizo y otras condiciones meteorológicas peligrosas.

(vii) Limitaciones de operación.

(viii) Consumo de combustible y control en crucero.

(ix) Plan de vuelo.

(x) Cada procedimiento normal y de emergencia; y

(xi) El Manual de Vuelo de la aeronave aprobado.

B.- Entrenamiento terrestre 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 en sección 6.172 (A) a menos que sea reducido bajo la sección 6.167.

6.176 AUXILIARES DE CABINA: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL Y DE TRANSICION.

A) El entrenamiento terrestre inicial y de transición para auxiliares de cabina debe incluir instrucción en por lo menos lo siguiente.-

1.- Temas generales.-

(i) La autoridad del piloto al mando; y

(ii) Manejo de pasajeros, incluyendo los procedimientos a seguir en caso de personas trastornadas u otras personas cuyo comportamiento puede arriesgar la seguridad de la aeronave.

2.- Para cada tipo de aeronave:

(i) Una descripción general de la aeronave enfatizando en las características físicas que puedan influir en amarizaje, evacuación y procedimientos de emergencia en vuelo y otros deberes relacionados.

(ii) El uso del sistema PA altavoces y la manera de comunicarse con otros tripulantes incluyendo métodos de emergencia en caso de un intento de secuestro u otras situaciones anormales; y

(iii) Uso apropiado de los equipos eléctricos de la cocina y los controles para calefacción de la cabina y ventilación.

B.- Entrenamiento terrestre inicial y de transición para auxiliares de cabina debe incluir un chequeo de competencia para determinar sus habilidades de cumplir con deberes y responsabilidades asignadas.

C.- Entrenamiento terrestre inicial para auxiliares de cabina debe tener por lo menos 16 horas de instrucción programada en las materias descritas en el párrafo 6.176 (A) y en el párrafo 6.172 (A) a menos que sea reducida bajo la sección 6.167.

6.177 DESPACHADORES DE AERONAVES: ENTRENAMIENTO TERRESTRE INICIAL Y DE TRANSICION.

A) El entrenamiento terrestre inicial y de transición para despachadores de aeronaves debe incluir instrucción en por lo menos lo siguiente:

1.- Temas generales.

(i) Uso de sistemas de comunicaciones incluyendo las características de esos sistemas y los procedimientos apropiados normales y de emergencia.

(ii) Meteorología, incluyendo los tipos variados de información meteorológica y pronósticos, 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.

(ii) 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 de aproximaciones por instrumentos.

viii) Fenómenos meteorólogicos predominantes y la fuente disponible de información de condiciones meteorológicas.

2.- Para cada tipo de aeronave usado en la operación de la aerolínea.

(i) Una descripción general de la aeronave enfatizando caraterísticas de operación y perfomance, 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 descritos en la sección 6.175 (A) (2) (VI).

(iii) Computaciones de peso y balance.

(iv) La performancia básica de la aeronave, requisitos de despacho y procedimientos.

(v) Plan de vuelo incluyendo seleccion de rumbo, análisis del tiempo de vuelo, requerimientos de combustibles; y

(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 una aeronave en situación de peligro (desastre).

B.- Entrenamiento terrestre inicial y de transición para despachadores de aeronaves debe incluir un chequeo de competencia dado por un supervisor apropiado o instructor de tierra que demuestre conocimiento y habilidad con las materias descritas en el párrafo (A) de esta sección.

C.- Entrenamiento terrestre inicial para despachadores de aeronaves debe tener por lo menos 40 horas de instrucción programada en las materias descritas en el párrafo (A) de esta sección y en el párrafo 6.172 (A) a menos que sea reducido bajo la sección 6.169.

6.178 PILOTOS: ENTRENAMIENTO INICIAL, DE TRANSICION Y DE ASCENSO.-

A) Entrenamiento inicial, De transición y de ascenso para pilotos debe incluir entrenamiento de vuelo, y la práctica de las maniobras y procedimientos presentados en el apéndice D de esta parte, como aplica.

B) Las maniobras y procedimientos requeridos por el párrafo (A) de esta sección deben ser efectuados en vuelo excepto donde ciertas maniobras y procedimientos pueden ser efectuados en un simulador de aeronave, un equipo de entrenamiento adecuado, o una aeronave estática como permitido en el apéndice D de esta parte.

C) Excepto como está permitido en el párrafo (D) de esta sección, el entrenamiento de vuelo inicial requerido por el párrafo (A) de esta sección debe incluir las siguientes horas de instrucción programadas en vuelo y práctica a menos que sea reducido bajo la sección 6.167 piloto al mando, 20 horas; segundo al mando 10 horas.

D) Si el programa de entrenamiento aprobado del propietario de certificado incluye un curso de entrenamiento que utilice un simulador de aeronave bajo el párrafo 6.169 (C), cada piloto debe completar exitosamente.

1.- Entrenamiento y práctica en el simulador en por lo menos todas las maniobras y procedimientos presentados en el apéndice D de esta parte para entrenamiento inicial de vuelo que pueda ser efectuado en un simulador de vuelo sin un sistema visual.

2.- Un chequeo de vuelo en el simulador o en la aeronave hasta el nivel de proficiencia de un piloto al mando o segundo al mando, como aplique, en por lo menos las maniobras y procedimientos presentados en el apéndice E de esta parte que pueda ser efectuado en un simulador sin un sistema visual.

6.179 INGENIEROS DE VUELO: ENTRENAMIENTO INICIAL Y DE TRANSICION.

A) Entrenamiento de vuelo inicial y de transición para ingenieros de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente:

1.- Entrenamiento y práctica en los procedimientos relacionados al cumplimiento de las funciones y deberes del ingeniero de vuelo. Este entrenamiento y prácticas puede ser efectuado en vuelo, en un simulador de aeronave o en un equipo de entrenamiento.

2.- Un chequeo de vuelo que incluya:

(i) Inspección de pre-vuelo.

(ii) Rendimiento 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, como la de manejo de combustible y la preparación de récord de control de consumo de combustible, y operaciones normales, anormales y de emergencia para todos los sistemas de vuelo de una aeronave, ejecutado en vuelo, en un simulador de aeronave, o en un equipo de entrenamiento.

Ingenieros de vuelo que poseen un certificado de piloto comercial con una categoría o clasificación de instrumentos, o pilotos que hayan sido calificados como piloto segundo al mando anteriormente y haya retornado a ingeniero de vuelo, puede completar todo el chequeo de vuelo en un simulador de aeronave 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 especificadas para un piloto de segundo al mando bajo párrafo 6.178 (c) al menos que sea reducido bajo sección 6.167.

C) Si el programa de entrenamiento aprobado del propietario de certificado incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de aeronave u otro equipo de entrenamiento bajo el párrafo 6.169 (c), cada 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; y

2.- Una chequeo de vuelo para asegurar que su proficiencia es adecuada para ejercer apropiadamente sus deberes, procedimientos y funciones asignadas.

6.180 ENTRENAMIENTO RECURRENTE.

A) El entrenamiento recurrente debe asegurar que cada miembro de la tripulación o despachador esté entrenado adecuadamente y actualizado en su proficiencia respecto al tipo de la aeronave (incluyendo entrenamiento de sus diferencias, si aplican) y la posición asignada al tripulante.

B) Entrenamiento recurrente terrestre para miembros de la tripulación y despachadores, debe incluir por lo menos lo siguiente:

1.- Un exámen u otro tipo de repaso para determinar el conocimiento de cada tripulante o despachador con relación a la aeronave y posición asignada.

2.- Instrucciones necesarias en las materias requeridas para entrenamiento terrestre inicial descritas en el párrafo 6.172 (A), como sean apropiadas, incluyendo entrenamiento de emergencia (el cual no es requerido para despachadores de aeronave).

3.- Para auxiliares de cabina y despachadores, una chequeo de competenecia como requerido en los párrafos 6.176 (B) y 6.177 (B), respectivamente.

C) Entrenamiento recurrente terrestre para tripulantes y despachadores debe consistir en por lo menos las siguientes horas programadas, a menos que sean reducidas de acuerdo a la sección 6.167:

1.- 24 horas para pilotos e ingenieros de vuelo.

2.- 24 horas para despachadores de vuelo.

3.- 16 horas para auxiliares de cabina.

D) 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 descritos en el apéndice (E) de esta parte 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 sustituído por un entrenamiento de vuelo recurrente en el párrafo 6.183 (C).

2.- Para ingenieros de vuelo, entrenamientos de vuelo como está previsto en el párrafo 6.179 (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 pre-vuelo, puede ser conducido en un simulador de aeronave o equipo de entrenamiento. La inspección de pre-vuelo puede ser conducida en una aeronave, o usando exposiciones gráficas aprobadas que demuestren realísticamente la localización y detalles a inspeccionar en una inspección de pre-vuelo y se pueda 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 sustituído por el chequeo de vuelo.

SUB-PARTE O- CALIFICACIONES DE LOS TRIPULANTES.

6.181 APLICABILIDAD.

A) Esta sub-parte describe las calificaciones de los tripulantes para todo propietario de certificados excepto que de otra manera sea especificado.

B) Para el propósito de esta sub-parte, los términos y definiciones descritas en la sección 6.164 de esta parte aplicarán.

6.182 GENERALIDADES.

A) Excepto en el caso de experiencia operacional de acuerdo con la sección 6.185, un piloto que este 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 propietario de certificado puede conducir ningún tipo de chequeo o entrenamiento en operaciones conducidas bajo esta parte, excepto los siguientes entrenamientos y chequeos requeridos por esta parte o por el propietario del certificado:

1.- Chequeo de línea para pilotos.

2.- Chequeo de vuelo para ingenieros (excepto para procedimientos de emergencia), si la persona que está siendo verificada es calificada y vigente de acuerdo con el párrafo 6.192 (A).

3.- Chequeo de proficiencia y entrenamiento para auxiliares de cabina.

Excepto en los chequeos de línea para pilotos y chequeos de vuelo para ingenieros de vuelo, la persona que se este entrenando o chequeando no puede ser utilizada como parte de la tripulación requerida.

6.183 ENTRENAMIENTO REQUERIDO.

A) Entrenamiento inicial, ningún propietario de certificado puede usar a ninguna persona, ninguna persona puede servir como miembro de la tripulación requerida en una aeronave a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente en un programa de entrenamiento aprobado de acuerdo a la sub-parte N, de esta parte, entrenamiento inicial de vuelo y terrestre para ese tipo de aeronave y para la posición 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 aeronave puede servir como piloto al mando o segundo al mando, respectivamente, luego de completar el entrenamiento de ascenso para esa aeronave como está descrito en la sección 6.172.

(2) Tripulantes que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en un tipo particular de aeronave, puede servir como piloto al mando o segundo al mando, respectivamente. Luego de completar el entrenamiento de ascenso para esa aeronave como está descrito en la sección 6.172.

B) Entrenamiento de diferencias. Ningún propietario de certificado puede usar a una persona, ninguna persona puede servir como tripulante requerido en una aeronave de tipo para la cual se incluyó el entrenamiento de diferencia en el programa de entrenamiento aprobado al propietario de certificado, a menos que esa persona complete satisfactoriamente entrenamiento inicial, o entrenamiento de transición terrestre y entrenamiento de vuelo o entrenamiento de diferencia, como está descrito en la sección 6.172.
referente a la posición de tripulante y a la variación (diferencia) en particular de esa aeronave en la cual presta servicio.

C) Entrenamiento recurrente.

(1) Ningún propietario de certificado puede utilizar a una persona, ni una persona puede servir como tripulante requerido en una aeronave al menos que, dentro de los 6 meses calendarios precedentes:

(i) Para miembros de la tripulación de vuelo, deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente terrestre y de vuelo para esa aeronave y posición del tripulante y un chequeo de vuelo como sea aplicable.

(ii) Para auxiliares de cabina y despachadores, debe completar satisfactoriamente el entrenamiento recurente terrestre y el chequeo de competencia; y

(iii) En adición, para pilotos al mando, debe completar satisfactoriamente dentro de los 6 meses calendarios precedentes, entrenamiento recurrente de vuelo en adicion del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en el párrafo (C) (1) (I) de esta sección, en una aeronave en la cual presta servicio como piloto al mando en operaciones conducidas bajo esta parte.

(2) Para pilotos, un chequeo de proficiencia como está descrito en la sección 6.159 puede ser sustituído por un entrenamiento recurrente de vuelo requerido por este párrafo y un curso de simulador aprobado bajo la sección 6.169 (B) puede ser sustituído por períodos alternos del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en esa aeronave, excepto como está descrito en el párrafo (D) de esta sección.

D) En cada aeronave en la cual un piloto sirve como piloto al mando, éste debe completar satisfactoriamente un entrenamiento recurrente de vuelo o un chequeo de proficiencia dentro de los 6 meses calendarios precedentes.

6.184 REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO: MANEJO Y TRANSPORTE DE ARTICULOS PELIGROSOS Y MATERIALES MAGNETIZADO.

A) Ningún propietario de certificado puede usar a ninguna persona para que ejerza, y ninguna persona puede ejercer deberes y responsabilidades asignadas en el manejo o transportación de artículos peligrosos 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 sub-parte la cual incluya instrucciones sobre el empaque, señales, letreros y documentaciones apropiadas para artículos peligrosos y materiales magnetizados, e instrucciones referentes a las características de embarque, almacenamiento, manejo y compatibilidad.

B) Cada propietario de un certificado debe mantener un récord de los entrenamientos iniciales y recurrente dados a tripulantes y a personal de tierra quienes ejerzan deberes y responsabilidades asignadas en el manejo y transportación de artículos peligrosos y materiales magnetizados.

C) Un propietario de certificado operando en un país extranjero donde la carga y descarga de las aeronaves 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 señalado en los párrafos (A) y (B) de esta sección.

6.185 EXPERIENCIA OPERACIONAL.

A) Ningun propietario de certificado puede usar a ninguna persona ni ninguna persona puede servir como tripulante requerido en una aeronave a menos que haya completado la experiencia operacional en ese tipo de aeronave y posición de tripulante como requerido en esta sección, excepto en lo siguiente:

(1) Tripulantes excepto pilotos al mando pueden servir como está previsto en esta parte con el propósito de cumplir con los requerimientos de esta sección.

(2) Pilotos que cumplen con los requisitos de piloto al mando pueden servir como segundo al mando.

B) Mientras los tripulantes estén adquiriendo la experiencia operacional, deben de cumplir con lo siguiente:

(1) En el caso de un tripulante de vuelo, este debe poseer los certificados y habilitaciones apropiadas para la aeronave y la posición de tripulante, excepto que un piloto que este cumpliendo con los requerimientos de piloto al mando debe poseer los certificados y habilitaciones apropiadas para piloto al mando en la aeronave.

(2) La experiencia debe ser adquirida luego de haber completado satisfactoriamente el entrenamiento de vuelo y terrestre apropiado para la aeronave y la posición del tripulante.

(3) La experiencia debe ser adquirida en vuelo durante las operaciones bajo esta parte. Sin embargo, en el caso de una aeronave que no haya sido usada previamente por el propietario de certificado en operaciones bajo esta parte, la experiencia operacional adquirida en la aeronave durante vuelos de ensayo o de ferry se puede usar para cumplir con este requerimiento. Sin embargo, experiencia operacional separada no es requerida para variaciones en el mismo tipo de la aeronave.

C) Los pilotos deben de adquirir experiencia operacional de la siguiente manera:

(1) Un piloto al mando debe:

(i) Ejercer las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto chequeador; y

(ii) Además, si el programa de entrenamiento aprobado por el propietario del certificado incluye un curso de entrenamiento en un simulador de aeronave, bajo la sección 6.169 (C), se observan las funciones del piloto por un inspector de la aeronlinea (al menos que esta observación haya sido delegada por la DGAC a un piloto chequeador), durante un tramo de vuelo (por lo menos) que incluya un despegue y aterrizaje.

Durante el tiempo en que un piloto está adquiriendo la experiencia operacional como está señalado en los parrafos (C) (1) (I) y (II) de esta sección, el piloto chequeador que también está sirviendo como piloto al mando puede ocupar el sillón del observador. Sin embargo, en el caso de un piloto al mando en transición el piloto chequeador sirviendo como piloto al mando puede ocupar el sillón del observador, si el piloto en transición ha efectuado por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes en el tipo de aeronave usada y haya demostrado satisfactoriamente al piloto chequeador que está calificado para ejercer los deberes de un piloto al mando con este tipo de aeronave.

(2) Un piloto segundo al mando debe ejercer sus deberes bajo la supervisión de un piloto chequeador.

(3) Las horas de experiencia operacional para todos los pilotos son como sigue:

(i) 100 horas para entrenamiento inicial

(ii) Excepto como previsto en párrafo (C) (3) (III) de esta sección, 25 horas de entrenamiento de transición; y

(iii) En el caso de entrenamiento de transición donde el propietario de certificado posee un programa de entrenamiento aprobado que incluye un curso de entrenamiento en simulador como está descrito en el párrafo 6.169 (C), cada piloto al mando debe cumplir con los requerimientos descritos 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 aéreo chequeador o un ingeniero de vuelo calificado por lo menos por 100 horas supervisadas.

E) Un auxiliar de cabina debe ejercer sus deberes por lo menos por 50 horas bajo la supervisión de un auxiliar de cabina calificado bajo esta parte quien personalmente observe las funciones de sus deberes.

Auxiliares de cabina recibiendo experiencia operacional no podrán ser asignados como tripulantes requeridos. Auxiliares de cabina en entrenamiento de transición deben recibir 5 horas de vuelo, supervisadas por un auxiliar de cabina calificado.

6.186 CALIFICACION DE LOS PILOTOS: CERTIFICADOS REQUERIDOS.

A) Ningún propietario de certificado puede usar, ni ningún piloto puede servir como piloto al mando de una aeronave (o como segundo al mando de una aeronave en operaciones de aerolínea bandera, aerolínea doméstica u operador comercial que requiera 3 pilotos o más) a menos que tenga en posesión un certificado de piloto de transporte de línea aérea y una habilitación de tipo apropiada para esa aeronave.

B) Ningún propietario de certificado puede usar, ni ningún piloto, actuar como piloto en una capacidad que no sea lo especificado en el párrafo (a) de esta sección, a menos que el piloto posea un certificado de piloto comercial con la categoría apropiada y habilitación de tipo apropiado para esa aeronave y la habilitación de instrumento.

6.187 CALIFICACION DE LOS PILOTOS: EXPERIENCIA RECIENTE.

A) Ningún propietario de certificado puede usar ni ninguna persona puede servir como un piloto tripulante de vuelo, a menos que dentro de los 90 dias anteriores esa persona haya efectuado un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de aeronave en la cual esa persona va a servir. Los despegues y aterrizajes requeridos en este párrafo pueden ser realizados en un simulador visual aprobado por el párrafo 6.168, 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 lo provee el párrafo (b) de ésta sección.

B) En adición de cumplir con los entrenamientos y chequeos requeridos por esta parte, un piloto tripulante de vuelo que no haya cumplido los requerimientos del párrafo (a) de esta sección debe actualizar la experiencia como sigue:

(1) Bajo la supervisión de un técnico aéreo chequeador efectuar un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de aeronave en la cual esa persona va a servir o en un simulador avanzado o visual. Cuando se usa un simulador visual se debe cumplir con los requerimentos 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 propietario del certificado.

(iii) Un aterrizaje completo.

C) un piloto tripulante de vuelo requerido para ejecutar las maniobras descritas en el párrafo (b) de esta sección en un simulador visual debe:

(1) Haber acumulado previamente 100 hrs. de vuelo en el mismo tipo de aeronave en la cual el va a servir.

(2) Ser observado en los primeros dos aterrizajes efectuados en operaciones bajo esta parte, por un técnico aéreo chequeador aprobado actuando como piloto al mando y 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 propietario 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 requerimientos del párrafo (A) o (B) de esta sección, cada 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 técnico aéreo chequeador que observe los despegues y aterrizajes descritos en los párrafos (b) (1) y (c) de esta sección, debe certificar que la persona observada es proficiente y calificada para ejecutar deberes de vuelo en operaciones bajo esta parte, y podrá requerir cualquier maniobra adicional que determine necesario para hacer la declaración certificada de proficiencia.

6.188 CHEQUEOS DE LINEA.

A) Ningún propietario de certificado puede usar a ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como piloto al mando de una aeronave a menos que dentro de los doce meses calendario anteriores esa persona haya pasado un chequeo de línea en el cual haya ejecutado satisfactoriamente los deberes y responsabilidades de piloto al mando en uno de los tipos de aeronaves que va a volar.

B) Un chequeo de línea, de piloto al mando para pilotos de aerolíneas domésticas y bandera debe:

(1) Ser impartido por un piloto chequeador que esté actualmente calificado en la ruta y en la aeronave; 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) Chequeo de línea de piloto al mando para pilotos de los operadores comerciales debe ser:

(1) Dado por un piloto chequeador que esté actualmente calificado en la aeronave y :

(2) Que consista en un vuelo sobre una parte de una ruta aérea del país o de un estado extranjero en la cual puede ser asignado.

6.189 CHEQUEOS DE PROFICIENCIA.-

A) Ningún propietario de certificado puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como un piloto tripulante de vuelo requerido, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente, ya sea el chequeo de proficiencia o un curso de entrenamiento de simulador, aprobado bajo la sección 6.169 como sigue:

(1) Para un piloto al mando, un chequeo de proficiencia dentro de los 12 meses calendario anteriores, y en adición, dentro de los 6 meses calendario anteriores ya sea un chequeo de proficiencia o un entrenamiento en simulador.

(2) Para todos los otros pilotos :

(i) Dentro de los 12 meses calendario anteriores, ya sea, un chequeo de proficiencia, o un curso de entrenamiento de simulador orientado a la línea de vuelo, como está descrito en la sección 6.169; y

B) Excepto, como está descrito en los párrafos (c) y (d) de esta sección, un chequeo de proficiencia debe reunir los siguientes requerimientos:

(1) Debe incluir cuando menos los procedimientos y maniobras descritas en el apendice E de esta parte, a menos que específicamente esté previsto en ese apéndice.

(2) Debe ser impartido por un piloto chequeador o por la DGAC.

C) Un simulador de aeronave aprobado u otro equipo de entrenamiento apropiado puede ser usado en la conducción de un chequeo de proficiencia como lo preve el apéndice E de esta parte.

D) Una persona impartiendo un chequeo de proficiencia puede, a discreción, obviar cualquier maniobra o procedimiento, a su discreción,siempre que en el apéndice E de esta parte se especifiquen las maniobras y procedimientos autorizadas a ser obviadas a discreción del chequeador, 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 propietario de certificado; y

(3) El piloto que está siendo chequeado está actualmente calificado para operaciones bajo esta parte en el tipo particular de aeronave y posición de tripulante de vuelo, o haya dentro de los 6 meses calendarios anteriores, completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado para el tipo de aeronave en particular.

E) Si el piloto siendo chequeado falla alguna de las maniobras requeridas, la persona conduciendo el chequeo de proficiencia, puede impartir entrenamiento adicional al piloto durante el curso del chequeo de proficiencia. En adición de repetir las maniobras falladas, la persona impartiendo el chequeo de profiencia puede requerir al piloto que está siendo chequeado que repita cualquier maniobra que encuentre necesario para determinar la proficiencia del piloto. Si el piloto que está siendo chequeado no puede demostrar la perfomancia satisfactoria a la persona que está conduciendo el chequeo, el propietario del certificado no puede usarlo, ni esa persona puede servir en operaciones bajo esta parte, hasta que no complete satisfactoriamente el chequeo de proficiencia.

Sin embargo, todo el chequeo de proficiencia (otro que no sea el chequeo inicial de proficiencia 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 aterrizajes en la aeronave apropiada 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 proficiencia del piloto es conducido de acuerdo con este párrafo, el próximo chequeo de proficiencia requerido para ese piloto debe ser conducido del mismo modo o de acuerdo con el apéndice (E) de esta parte, o un curso de entrenamiento en un simulador visual de la aeronave bajo la sección 6.169 puede ser sustituído por esto.

6.190 CALIFICACION PILOTO AL MANDO: RUTAS Y AEROPUERTOS.-

A) Cada propietario 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 apropiado de operación de vuelo. El sistema debe además proveer un medio aceptable para demostrar que cumple con la sección 6.191.

B) Ningún propietario de certificado puede usar a ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como piloto al mando a menos que el propietario 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 cada 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 información :

(1) Características meteorológicas apropiadas a la estación.

(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 envueltos.

(7) Areas congestionadas y diagrama de cada aeropuerto en el área de la terminal en la cual el piloto va a operar.

(8) Avisos de información para los pilotos.

6.191 CALIFICACION 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 descrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún propietario de certificado puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como piloto al mando hacia o desde un aeropuerto determinado que requiere calificación especial de aeropuerto, a menos que, dentro de los 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 tripulante de vuelo.

(2) El piloto al mando se ha 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 arriba de 1,000 pies de la altura mínima en ruta más baja o de la altura inicial para la aproximación y la visibilidad de 3 millas.

D) Ningún propietario de certificado puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como piloto al mando entre aeropuertos sobre rutas o áreas que requieran calificación en un tipo especial de navegación, a menos que dentro de los doce meses calendario anteriores esa persona haya demostrado calificación en el sistema de navegación aplicable de una manera aceptable a 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 aplicable.

(2) Volando sobre una ruta o área como piloto al mando bajo la supervisión de un técnico aéreo chequeador, usando el sistema especial de navegación.

(3) Completando los requerimientos del programa de entrenamiento del apéndice F de esta parte.

6.192 CALIFICACION DE INGENIEROS DE VUELO.

A) Ningún propietario de certificado puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como ingeniero de vuelo de una aeronave, a menos que, dentro de los 6 meses calendario anteriores haya tenido al menos 50 horas de vuelo como Ingeniero de vuelo en ese tipo de aeronave o el propietario de certificado ó la DGAC le haya efectuado un chequeo en el tipo de aeronave 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 6.179 (a) (2) cumple los requerimientos del párrafo (a) de esta sección.

SUB-PARTE P. CALIFICACION DEL DESPACHADOR DE AERONAVES Y LIMITACION TIEMPO DE SERVICIO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

6.193 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe las calificaciones y limitaciones de servicio para despachadores de aeronaves en operaciones de aerolíneas domésticas y bandera.

6.194 CALIFICACION DE LOS DESPACHADORES DE AERONAVES.

A) La aerolínea doméstica o bandera no puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como despachador de aeronaves en categoría de transporte impulsada por turbina a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente lo siguiente:

(1) Entrenamiento inicial de despachador, excepto aquellas personas que hayan completado sastifactoriamente entrenamiento de despachador para otro tipo de aeronave impulsada por turbina sólo necesitan completar el entrenamiento de transición apropiado.

(2) Familiarización operacional que consista en 5 horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo esta parte, excepto que esa persona puede servir como despachador de aeronave sin cumplir con este requerimiento por un período de 90 días después de la introducción inicial a la aeronave en operaciones conducidas bajo esta parte.

B) Ningún aerolínea doméstica o bandera puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como despachador de aeronave para un tipo de aeronave en particular a menos que esa persona haya, con respecto a ese aeronave, completado satisfactoriamente diferencias de entrenamiento si aplican.

C) Ninguna aerolínea doméstica o bandera puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como despachador de aeronave, a menos que dentro de los 12 meses calendario anteriores haya completado familiarización operacional consistente en 5 horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo esta parte en uno de los tipos de aeronaves que él despachara.

D) Ninguna aerolínea doméstica o bandera puede usar ninguna persona, ni ninguna persona puede servir como despachador de aeronave para despachar aeronaves operando bajo esta parte, 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 el ejerce su autoridad de despacho. Sin embargo, el despachador que está calificado para despachar aeronaves en un segmento de esa operación, puede despachar aeronaves por otros segmentos de operación después de coordinar con otros despachadores calificados para despachar aeronaves en esos otros segmentos.

6.195 LIMITACIONES DE TIEMPOS DE SERVICIO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

A) Cada aerolínea doméstica y bandera 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 aeronave, el despachador debe permanecer en su puesto de servicio hasta que cada aeronave despachada 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 bandera puede programar a un despachador por más de 10 horas consecutivas de servicio.

(2) Si un despachador es programado por más de 10 horas de servicio en 24 horas consecutivas, la aerolínea debe proveerle un descanso mínimo de 8 horas al momento o antes de cumplir las 10 horas de servicio; y

(3) Cada despachador debe ser relevado de todo servicio con la aerolínea, de acuerdo a lo estipulado en el Código de Trabajo de la República Dominicana.

SUB-PARTE Q. LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y REQUISITOS DE DESCANSO: AEROLINEAS DOMESTICAS.

6.196 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe las limitaciones de tiempo de vuelo y los requerimientos de descanso para las aerolíneas domésticas.

6.197 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y REQUISITOS DE DESCANSO: TODOS LOS TRIPULANTES DE VUELO.

A) Ninguna aerolínea doméstica puede programar ningún tripulante de vuelo, ni ningún tripulante de vuelo puede aceptar asignaciones para efectuar horas de vuelo en aerolíneas o en otros vuelos comerciales si las horas totales de vuelo de ese tripulante, en todos los vuelos comerciales excederá.

(1) 1,000 horas en un año calendario.
(2) 100 horas en un mes calendario.
(3) 30 horas en 7 días consecutivos.
(4) 8 horas entre los periodos de descanso requeridos.

B) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna aerolínea doméstica puede programar un tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo puede aceptar una asignación para efectuar horas de vuelo durante cualquier período de 24 horas consecutivas anteriores al término de cualquier segmento de vuelo, sin un período de descanso programado durante esas 24 horas de al menos lo siguiente:

(1) 9 horas consecutivas de descanso para menos de 8 horas de tiempo de vuelo programado.

(2) 10 horas consecutivas de descanso para más de 8 horas pero, menos de 9 horas de vuelo programado.

(3) 11 horas consecutivas de descanso para 9 horas o más de vuelo programado.

C) Una aerolínea puede programar a un tripulante de vuelo para un descanso menor que el requerido en el párrafo (b) de esta sección, o puede reducir un descanso programado, bajo las siguientes condiciones :

(1) El descanso requerido bajo el párrafo (b) (1) de esta sección puede ser programado o reducido a un mínimo de 8 horas, si al tripulante de vuelo se le concede un período de descanso de por lo menos 10 horas, este período de descanso debe comenzar no más tarde de 24 horas después de iniciado el período de descanso reducido.

(2) El descanso requerido bajo el párrafo (b)(2) de esta sección puede ser programado o reducido a un mínimo de 8 horas si al tripulante de vuelo se le concede un período de descanso de por lo menos 11 horas, este período de descanso debe comenzar no más tarde de 24 horas después de iniciado el período de descanso reducido.

(3) El descanso requerido bajo el párrafo (b)(3) de esta sección puede ser programado o reducido a un mínimo de 9 horas, si al tripulante de vuelo se le concede un período de descanso de por lo menos 12 horas, este período de descanso debe comenzar no más tarde 24 horas después de iniciado el período de descanso reducido.

(4) Ninguna aerolínea puede asignar, ni ningún tripulante de vuelo puede realizar ningún tiempo de horas de vuelo con la aerolínea, a menos que el tripulante de vuelo haya tenido el tiempo mínimo de descanso requerido bajo este párrafo.

D) Cada aerolínea, doméstica debe relevar a cada tripulante de vuelo involucrado en transportación aérea programada, de todos los deberes adicionales, al menos por 24 horas consecutivas dentro del período de 7 días consecutivos.

E) Ninguna aerolínea doméstica puede asignar ningún tripulante de vuelo, ni ningún tripulante de vuelo, puede aceptar una asignación a cualquier servicio con la aerolínea durante cualquier período de descanso requerido.

F) El tiempo empleado en transportación, no de índole local, que requiere una aerolínea a un tripulante de vuelo y la transportación del tripulante a un aeropuerto al cual él va a servir como tripulante, o desde un aeropuerto del cual es relevado de servicio para retornar a su estación local, este tiempo no está considerado como parte de un período de descanso.

G) Un tripulante de vuelo no se considera que está programado para que exceda las limitaciones de tiempo de vuelo, si los vuelos a los cuales él es asignado, son programados y terminan normalmente dentro de las limitaciones, pero debido a circunstancias fuera del control de la aerolínea, como condiciones meteorológicas adversas al momento de la salida el vuelo no alcanzara su destino dentro del tiempo programado.

SUB-PARTE R. LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO. AEROLINEAS BANDERA.

6.198 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe las limitaciones de tiempo de vuelo para aerolíneas bandera.

6.199 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE UNO O DOS PILOTOS.

A) Una aerolínea bandera puede programar un piloto a volar una aeronave que tenga una tripulación de uno o dos pilotos para 8 horas o menos durante 24 horas consecutivas sin un período de descanso durante esas 8 horas.

B) Si un aerolínea bandera programa a un piloto para volar más de 8 horas durante 24 horas consecutivas, debe darle un período de descanso intermedio antes o al cumplir las 8 horas programadas de vuelo. El período de descanso debe ser por lo menos el doble de las horas voladas desde el último período de descanso, pero no menos de 8 horas. La aerolínea debe relevar al piloto de todos sus deberes durante ese tiempo de descanso.

C) Cada piloto que haya volado más de 8 horas durante 24 horas consecutivas debe recibir por lo menos 18 horas de descanso antes de ser asignado a cualquier servicio con la aerolínea.

D) Ningún piloto puede volar más de 30 horas durante siete días consecutivos, y cada piloto debe ser relevado de su deber por 24 horas consecutivas por lo menos una vez durante los 7 días consecutivos.

E) Ningún piloto puede volar como miembro de la tripulación más de 100 horas en un mes calendario.

F) Ningún piloto puede volar como miembro de la tripulación más de 1,000 horas en un período de 12 meses calendario.

6.200 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: DOS PILOTOS Y UN TRIPULANTE ADICIONAL.-

A) Ninguna aerolínea bandera puede programar un piloto para volar, en una aeronave que tenga una tripulación de dos pilotos y por lo menos un tripulante de vuelo adicional, por un total de más de 12 horas de vuelo durante 24 horas consecutivas.

B) Si un piloto ha volado 20 horas o más en un período de 48 horas consecutivas o 24 horas o más en un periódo de 72 horas consecutivas, el piloto debe recibir 18 horas de descanso antes de ser asignado a cualquier otro deber con la aerolínea, en tal caso, el debe recibir por lo menos 24 horas consecutivas de descanso en un período de 7 días consecutivos.

C) Ningún piloto puede volar como tripulante de vuelo por más de:

1.- 120 horas en 30 días consecutivos.

2.- 300 horas en 90 días consecutivos.

3.- 1,000 horas en 12 meses calendarios.

6.201 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRES O MAS PILOTOS Y UN TRIPULANTE ADICIONAL.

A) Cada aerolínea bandera debe programar sus horas de vuelo para proveer períodos adecuados de descanso en tierra, para cada piloto que está fuera de su base y es un piloto de una aeronave que tiene una tripulación de tres o más pilotos y un tripulante de vuelo adicional. La aerolínea también debe proveer habitaciones adecuadas en la aeronave para el piloto dormir siempre que éste sea programado para volar más de 12 horas durante 24 horas consecutivas.

B) La aerolínea bandera debe darle a cada piloto, tan pronto regrese a su base después de cualquier vuelo o series de vuelos, un período de descanso de por lo menos dos veces la cantidad del total de horas voladas desde el último período de descanso en su base. Durante el período de descanso requerido por este párrafo, la aerolínea no puede requerirle al piloto que efectúe ningún servicio para ella.

C) Ningún piloto puede volar como tripulante de vuelo por más de:

1.- 350 horas en 90 días consecutivos; o

2.- 1,000 horas en 12 meses calendarios.

6.202 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS CON SERVICIO NO ASIGNADO REGULARMENTE.

A) Excepto como está previsto en los párrafos (b) hasta (e) de esta sección, un piloto que no es asignado regularmente como tripulante de vuelo en un período completo de un mes calendario bajo la sección 6.200 o 6.201 no puede volar más de 100 horas en 30 días consecutivos

B) Las limitaciones de tiempo de vuelo mensuales para un piloto que está programado para servicio en vuelo por más de 20 horas en una tripulación de dos pilotos en cualquier mes calendario, o que su asignación en tal tripulación es interrumpida más de una vez en ese mes calendario, por la asignación a formar parte de una tripulación de dos o más pilotos y un tripulante de vuelo adicional, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.199.

C) Excepto para un piloto que esté cubierto bajo el párrafo (b) de esta sección, las limitaciones de tiempo de vuelo mensuales y trimestrales para un piloto programado para servicio en vuelo por más de 20 horas en un mes calendario y un tripulante adicional en cualquier mes calendario, o que la tripulación es interrumpida más de una vez en ese mes calendario, o que forma parte de una tripulación de tres pilotos y un tripulante de vuelo, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.200.

D) Las limitaciones de tiempo de vuelo trimestrales para un piloto al cual los párrafos (b) y (c) de esta sección no aplican y que está programado para servicio en vuelo por más de 20 horas en un mes calendario, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.201.

E) Las limitaciones de tiempo de vuelo mensual y trimestral para un piloto en cada una de las tripulaciones siguientes: 2 pilotos, 2 pilotos y un tripulante de vuelo adicional y 3 pilotos y un tripulante de vuelo adicional en un mes calendario que no está sujeto a los párrafos (b), (c) o (d) de esta sección, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.200.

6.203 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OTRAS OPERACIONES COMERCIALES.-

Ningún piloto que está empleado como piloto por una aerolínea bajo esta parte volará ningún vuelo comercial si ese vuelo comercial más sus vuelos en la misma aeronave excede las limitaciones de tiempo de vuelo descritas en esta parte.

6.204 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRANSPORTACIÓN DE TRIPULANTE NO EN SERVICIO (DEAD HEAD).

El tiempo invertido en la transportación de tripulantes no en servicio desde un lugar de su asignación de deberes no se considera como parte del período de servicio.

6.205 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: INGENIEROS DE VUELO.

A) En cualquier operación en la cual un ingeniero de vuelo es requerido, las limitaciones de tiempo de vuelo descritas en la sección 6.200 aplican a ese ingeniero de vuelo.

B) En cualquier operación donde más de un ingeniero de vuelo es requerido, las limitaciones de tiempo de vuelo descritas en la sección 6.200 le aplican a un ingeniero de vuelo.

SUB-PARTE "S". LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OPERACIONES COMERCIALES.

6.206 APLICABILIDAD.

Esta sección describe las limitaciones de tiempo de vuelo para operaciones

6.207 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS: AERONAVES.

A) El operador comercial puede programar un piloto para volar una aeronave por 8 horas o menos durante un período de 24 horas consecutivas sin un período de descanso durante esa 8 horas.

B) Cada piloto que haya volado más de 8 horas durante un periódo de 24 horas consecutivas se le debe dar por lo menos 16 horas de descanso antes de ser asignado a otro deber con ese operador comercial.

C) Cada operador comercial debe relevar a cada piloto de todo deber por 24 horas consecutivas por lo menos una vez en cualquier período de 7 días consecutivos.

D) Ningún piloto puede volar como tripulante en servicio de un operador comercial más de 100 horàs en treinta días consecutivos.

E) Ningún piloto puede volar como tripulante en servicio de un operador comercial más de 1,000 horas en un año calendario.

6.208 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE DOS PILOTOS: AERONAVES.

A) Si un operador comercial programa a un piloto para que vuele por más de 8 horas durante un periódo de 24 horas consecutivas debe darle un período de descanso intermedio,antes o al cumplir las 8 programadas de vuelo. Este período de descanso debe ser de por lo menos el doble de las horas voladas desde el último período de descanso, pero no será menos de 8 horas. El operador comercial debe relevar a ese piloto de todos sus deberes durante ese período de descanso.

B) Ningún piloto de una aeronave que tenga una tripulación de 2 pilotos puede estar en servicio por más de 16 horas durante un período de 24 horas consecutivas.

6.209 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE TRES PILOTOS: AERONAVES.

A) Ningún operador comercial puede programar a un piloto.

(1) Por más de 8 horas de vuelo en un período de 24 horas consecutivas, para servicio en la cabina de vuelo en una aeronave que tenga una tripulación de tres pilotos.

(2) Por más de 12 horas de vuelo en un período de 24 horas consecutivas, formando parte de una tripulación en vuelo en una aeronave que tenga una tripulación de tres pilotos.

B) Ningún piloto de una aeronave que tenga una tripulación de 3 pilotos puede permanecer en servicio por más de 18 horas en un período de 24 horas consecutivas.

6.210 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE CUATRO PILOTOS: AERONAVES.

A) Ningún operador comercial puede programar a un piloto.

(1) Por más de 8 horas de vuelo en un período de 24 horas consecutivas, para servicio en la cabina de vuelo en una aeronave que tenga una tripulación de cuatro pilotos.

(2) Por más de 16 horas de vuelo en un período de 24 horas consecutivas, formando parte de un tripulación en vuelo en una aeronave que tenga una tripulación de cuatro pilotos.

B) Ningún piloto de una aeronave que tenga una tripulación de 4 pilotos puede permanecer en servicio por más de 20 horas en un período de 24 horas consecutivas.

6.211 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: INGENIEROS DE VUELO: AERONAVES.

A) En cualquier operación en la cual un ingeniero de vuelo es requerido las limitaciones de tiempo de vuelo descritas en las secciones 6.207 y 6.208, aplican ese ingeniero de vuelo.

B) En cualquier operación donde más de un ingeniero de vuelo está prestando servicio y la tripulación de vuelo está compuesta por más de dos pilotos, las limitaciones de tiempo de vuelo descritas en la sección 6.210 aplican en lugar de las descritas en la sección 6.208.

6.212 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TODOS LOS TRIPULANTES: AERONAVES.

Ningún técnico aéreo puede volar como tripulante de vuelo más de 1,000 horas en un período de 12 meses calendario.

6.213 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: OTROS VUELOS COMERCIALES: AERONAVES.

Ningún técnico aéreo que es empleado de un operador comercial puede hacer otros vuelos comerciales, si ese vuelo comercial más sus vuelos en operaciones bajo esta parte excederán las limitaciones de tiempo de vuelo de esta parte.

6.214 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRANSPORTACION DE TRIPULANTE NO EN SERVICIO (DEAD HEAD): AERONAVES.

El tiempo invertido en transportación por un técnico aéreo que no esta en servicio hacia o desde el lugar de su asignación de deberes, no se considera como parte de un período de descanso. Técnico aéreo = Tripulante de vuelo.

LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE DOS PILOTOS CON TRIPULANTE ADICIONAL COMO SEA REQUERIDO.

El operador comercial puede programar a un tripulante de vuelo, para volar como miembro de la tripulación de vuelo, en una aeronave que tenga una tripulación de vuelo de dos pilotos y un tripulante de vuelo adicional por más de 12 horas de vuelo durante cualquier período de 24 horas consecutivas.

Si un tripulante de vuelo ha estado volando, como miembro de una tripulación de vuelo de dos pilotos por 30 horas o más en un período de 48 horas consecutivas o 24 horas o más en cualquier período de 24 horas consecutivas, se le debe dar 18 horas de descanso antes de ser programado para cualquier otro deber, con el operador comercial, en tal caso él debe ser relevado de todos los deberes por 24 horas consecutivas en cualquier período de 7 días consecutivos.

Ningún tripulante de vuelo puede volar como tripulante de vuelo por más de :

100 horas en 30 días consecutivos; ó

300 horas en 90 días consecutivos.

LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: TRIPULACION DE TRES O MAS PILOTOS Y TRIPULANTES ADICIONALES COMO SEA REQUERIDO.

Ningún operador comercial puede programar a un tripulante de vuelo, para servir en cualquier momento como ingeniero de vuelo en una tripulación de 3 pilotos o más y que vuele horas totales por mas de 12 horas durante un período de 24 horas consecutivas.

El operador comercial debe programar sus horas de vuelo para proveer períodos adecuados en tierra para cada tripulante que este fuera de su base. Debe proveer dormitorios adecuados en la aeronave cuando el tripulante es programado para volar como tripulante de vuelo por más de 12 horas durante 24 horas consecutivas.

Ningún operador comercial puede programar ningún tripulante de vuelo para estar en servicio por más de 30 horas, tal tripulante es considerado estar en servicio continuo desde el tiempo al cual el se reporte para servicio hasta el tiempo que es relevado para un período de descanso de por lo menos 10 horas en tierra. Si un tripulante de vuelo es retenido en servicio continuo por más de 24 horas (sea o no programado) durante un vuelo no programado, se le debe conceder un período de descanso en tierra de por lo menos 10 horas luego de haber completado su último vuelo programado antes de ser asignado a otro vuelo de servicio.

Cuando un tripulante de vuelo es requerido para ser transportado como "tripulante no en servicio" por más de 4 horas antes de comenzar un vuelo programado la mitad del tiempo de la transportación "Dead head", debe ser tratado como tiempo en servicio a efectos de cumplir con las limitaciones de tiempo en servicio, a menos que reciba horas de descanso en tierra antes de ser asignado al vuelo.

E) Cada operador comercial debe cederle a cada tripulante, tan pronto regrese a su base de operación de cualquier vuelo o serie de vuelo, un período de descanso que sea al menos el doble del número total de horas que él estuvo en vuelo como tripulante de vuelo, desde el último período de descanso en su base, antes de que sea asignado a otro servicio.

F) Ningún tripulante de vuelo puede estar en servicio de vuelo como tripulante por mas de 350 horas en un período de 90 días consecutivos.

6.217 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO: PILOTOS QUE PRESTAN SERVICIOS EN MAS DE UNA CLASE DE TRIPULACION DE VUELO.

A) Esta sección aplica a cada piloto asignado durante un período de 30 días consecutivos a mas de un tipo de tripulación de vuelo.

B) Las limitaciones de tiempo de vuelo para un piloto que esté programado para servicio en vuelo por más de 20 horas en una tripulación de 2 pilotos por un período de 30 días consecutivos, o aquellos cuya asignación en tal tripulación es interrumpida más de una vez en un período de 30 días consecutivos, por ser asignado a una tripulación de 2 o más pilotos y un tripulante adicional, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en las secciones 6.207 hasta la 6.210 como sea apropiado.

C) Excepto para un piloto que esté amparado bajo el párrafo (b) de esta sección la limitación de tiempo de vuelo para un piloto programado para servicio en vuelo por más de 20 horas en una tripulación de dos pilotos y un tripulante de vuelo adicional en 30 días consecutivos, o que su asignación a tal tripulación es interrumpido más de una vez en 30 días consecutivos por ser asignado a una tripulación de tres pilotos y un tripulante de vuelo adicional, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.215.

D) Las limitaciones de tiempo de vuelo para un piloto, al cual los párrafos (b) y (c) de esta sección no aplican y que está programado para servicio en vuelo por no más de 20 horas en 30 días consecutivos en una tripulación de dos pilotos (con o sin tripulantes de vuelo adicionales), las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.216.

E) Las limitaciones de tiempo de vuelo para un piloto asignado a cada una de las tripulaciones siguientes: dos pilotos, dos pilotos y un tripulante de vuelo adicional y tres pilotos y un tripulante de vuelo adicional, en 30 días consecutivos, y ese piloto no está sujeto a los párrafos (b), (c), o (d) de esta sección, las limitaciones de tiempo de vuelo son las descritas en la sección 6.216.

SUB PARTE "T".- OPERACIONES DE VUELO.

6.218 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe los requisitos para las operaciones de vuelo que aplican a todos los propietarios de certificado.

6.219 RESPONSABILIDAD DEL CONTROL OPERACIONAL, AEROLINEAS DOMESTICAS.

A) Cada aerolínea doméstica es responsable del control operacional.

B) El piloto al mando y el despachador de aeronave son conjuntamente responsables de la planificación del pre-vuelo, demora, y la autorización de salida de un vuelo, de acuerdo a las regulaciones de la DGAC y de las especificaciones de las operaciones.

C) El despachador de aeronave es reponsable por:

(i) Controlar el progreso de cada vuelo.

(ii) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y

(iii) Cancelar o re-despachar un vuelo si, en su opinión o la del piloto al mando, el vuelo no puede operarse o seguir operando con seguridad como se planificó o se autorizó.

D) Cada piloto al mando de una aeronave es durante el tiempo de vuelo, el comandante de la aeronave y su tripulación y es responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación, carga y la aeronave.

E) Cada 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, tenga o no un certificado válido autorizándolo a efectuar los deberes de esos tripulantes.

F) Ningún piloto puede operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

6.220 REPONSABILIDAD DEL CONTROL OPERACIONAL: AEROLINEAS BANDERA.

A) Cada aerolínea bandera es responsable del control operacional.

B) El piloto al mando y el despachador son conjuntamente responsables de la planificación del pre-vuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo de acuerdo a las regulaciones de la DGAC y de las especificaciones de operaciones.

C) El despachador de aeronave es responsable por:

(i) Controlar el progreso de cada vuelo.

(ii) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y;

(iii) cancelar o re-despachar un vuelo si, en su opinión o la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o seguir operando con seguridad como se planificó o se autorizó.

(D) Cada piloto al mando de una aeronave es durante el tiempo de vuelo el comandante de la aeronave y su tripulación y es responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación carga y la aeronave.

(E) Cada 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 tenga o no un certificado válido autorizándolo a efectuar los deberes de esos tripulantes.

(F) Ningún piloto puede operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma que pueda poner en peligro vidas y propiedades.

6.221 RESPONSABILIDAD DE CONTROL OPERACIONAL: OPERADORES COMERCIALES.

(A) Cada operador comercial:

(1) Es responsable del control operacional.

(2) Debe listar cada persona autorizada por él, para ejercer control operacional en su manual de operador.

(B) El piloto al mando y el Director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo de acuerdo con esta parte 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 puede delegar la responsabilidad de esas funciones.

(C) El Director de operaciones es responsable por cancelar, desviar o demorar un vuelo, si en su opinión o la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o continuar operando con seguridad como se planeó o se autorizó. El Director de operaciones es responsable de asegurar que cada vuelo sea controlado por lo menos en lo siguiente:

(1) Salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada a su lugar de 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 puede afectar adversamente la seguridad del vuelo.

(D) Cada piloto al mando de una aeronave 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 piloto al mando tiene el control completo y la autoridad en la operación de la aeronave, sin limitación, sobre otros miembros de la tripulación y sus deberes durante el tiempo de vuelo, tenga o no un certificado válido autorizándolo a realizar los deberes de esos miembros de la tripulación.

(E) Cada piloto al mando de una aeronave es responsable de la planificación de pre-vuelo y la operación del vuelo de acuerdo con las regulaciones de la DGAC y las especificaciones de operaciones.

(F) Ningún piloto puede operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

6.222 SEGURIDAD DE AERONAVES.

Los propietarios de certificados conduciendo operaciones bajo esta parte deben cumplir con los requisitos de seguridad de la sub-parte x de esta parte.

6.223 NOTIFICACION DE OPERACIONES.

Cada propietario de certificado debe notificar a su personal apropiado de operación de todos los cambios en equipo y procedimiento operacional incluyendo cada cambio conocido en el uso de ayudas a la navegación, aeropuerto, procedimientos del control del tráfico aéreo y regulaciones y condiciones meteorológicas conocidas y las irregularidades en tierra y facilidades de navegación.

6.224 ITINERARIOS DE OPERACIONES: AEROLINEAS, DOMESTICA Y BANDERA.

Al establecer itinerarios operacionales de vuelo, cada aerolínea doméstica y bandera debe permitir suficiente tiempo para darle el servicio correspondiente a las aeronaves en las paradas intermedias y considerarán los vientos prevalecientes en ruta y velocidad crucero del tipo de aeronave que usa.

6.225 RESPONSABILIDADES DE LOS TRIPULANTES DE VUELO.

A) Ningún propietario de certificado puede requerir a ningún miembro de la tripulación de vuelo y ningún miembro de la tripulación de vuelo puede efectuar ninguna función durante la fase crítica de vuelo que no sea la requerida para la operación segura de la aeronave. Funciones como propaganda para la compañía, compra o requisitos para la cocina de la aeronave, enseñar puntos de interés turístico y llenar los formularios de orden de pago y todas aquellas funciones que no sean relacionadas a la seguridad del vuelo.

B) Ningún tripulante de vuelo puede comprometerse y ningún piloto al mando puede permitir ninguna actividad durante una fase crítica 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. Actividades como comer, conversaciones sin importancia dentro de la cabina y 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 las actividades mencionadas anteriormente, no son requeridas para la seguridad del vuelo.

C) Para el propósito de esta sección, fases críticas de vuelo son: Las fases que incluyen todas las operaciones en tierra, taxeo, despegue y aterrizaje y todas otras operaciones de vuelo conducidas por debajo de 10,000 pies, excepto velocidad de crucero.

Nota: "Taxeo está definido como el movimiento de una aeronave con la potencia de sus motores bajo sus propias fuerzas sobre la superficie de un aeropuerto".

6.226 TRIPULANTES DE VUELO AL MANDO DE LA AERONAVE.

A) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, cada miembro de la tripulación de vuelo de servicio en la cabina de vuelo debe permanecer en su estación de servicio asignada 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 asignada.

(1) Si la ausencia del tripulante es necesaria para la ejecución de funciones en conexión con la operación de la aeronave;

(2) si la ausencia del tripulante es para llenar necesidades fisiológicas; o

(3) si el miembro de la tripulación está tomando un período de descanso y el relevo ha sido proporcionado.

(i) En el caso del piloto al mando durante la parte de crucero en ruta del vuelo, por un piloto que posee un certificado de piloto de línea aérea y la habilitación apropiada que está actualizado y calificado como piloto al mando o segundo al mando y está calificado como piloto al mando de esa aeronave durante la parte de crucero en ruta del vuelo. El segundo al mando calificado para actuar como piloto al mando en ruta no necesita haber completado los siguientes requerimientos de piloto al mando: El entrenamiento de vuelo recurrente cada 6 meses requeridos por el párrafo 6.183 (c) (1)(iii). La experiencia operacional requerida por la sección 6.185; los despegues y aterrizajes requeridos por la sección 6.187, el chequeo de línea requerido por la sección 6.188, y el chequeo de proficiencia cada 6 meses o el entrenamiento en simulador requerido por el párrafo 6.189 (a)(1) y,

(ii) En el caso del segundo al mando, por un piloto calificado para actuar como segundo al mando de esa aeronave durante las operaciones en ruta. No obstante el piloto de relevo no necesita llenar los requisitos de experiencia requerida en el párrafo 6.187 (b).

6.227 MANIPULACION DE LOS CONTROLES DE VUELO.

(A) Ningún piloto al mando puede permitir que ninguna persona manipule el control de la aeronave en vuelo, tampoco, ninguna persona puede manipular los controles de la aeronave a menos que esa persona sea:

(1, Un piloto calificado del propietario de certificado operando la aeronave.

(2) Un piloto de seguridad autorizado, representante de la DGAC que está autorizado por el piloto al mando está habilitado en la aeronave y que está inspeccionando las operaciones de vuelo o;

(3) un piloto de otro propietario de certificado que tiene el permiso del piloto al mando, está habilitado en esa aeronave y está autorizado por el propietario de certificado operando la aeronave.

6.228 ADMISION A LA CABINA DE VUELO.

(A) Ninguna persona puede admitir a niguna persona a la cabina de una aeronave a menos que la persona admitida sea:

(1) Un miembro de la tripulación :

(2) Un inspector de la aerolínea designado por la DGAC y que está desempeñando funciones oficiales para la DGAC;

(3) un empleado del gobierno de esta nación, un empleado del propietario de certificado emitido bajo esta parte o un empleado de una empresa de aeronáutica que tiene permiso del piloto al mando 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 piloto al mando y esté específicamente autorizado por la gerencia del propietario del certificado y por la DGAC.

El párrafo (a)(2), de esta sección no limita la autoridad de emergencia del piloto al mando para excluir a cualquier persona de la cabina de mando, por el interés en la seguridad del vuelo.

B) Para el próposito del párrafo (a)(3) de esta sección, empleados del gobierno de esta nación que tienen responsabilidades con asuntos relacionados de seguridad, y empleados del propietario de certificado, cuya eficiencia sería aumentada con la familiaridad de las condiciones de vuelo, pueden ser admitidas por el propietario de certificado.

Sin embargo el propietario de certificado no puede 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 puede admitir a ninguna persona en la cabina de vuelo a menos que haya un asiento disponible para su uso en el compartimiento de pasajeros, excepto que sea:

(1) Un inspector de la aerolínea de acuerdo con el párrafo (a) (2) de esta sección;

(2) Un controlador de tráfico aéreo empleado por el gobierno de este país quien está autorizado por la DGAC para observar los procedimientos del ATC (control de tráfico aéreo).

(3) Un técnico aéreo certificado, empleado por el propietario de certificado y que sus deberes y obligaciones requieren un certificado de técnico aéreo.

(4) Un técnico aéreo certificado, empleado por otro propietario de certificado y que sus deberes y obligaciones con esa aerolínea requieren un certificado de técnico aéreo y quien está autorizado por el propietario de certificado que esta operando la aeronave para hacer viajes específicos sobre una ruta;

(5) Un empleado del propietario de certificado operando la aeronave que sus deberes estén directamente relacionados con la conducción o planificación de operaciones de vuelo o el control en vuelo 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 el ha sido autorizado por escrito por un supervisor responsable, listado en el manual de operaciones con esa autoridad; y

(6) Un representante técnico del manufacturero de la aeronave o sus componentes, que sus deberes están directamente relacionados 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 autorizados por escrito por la DGAC y por un supervisor responsable del departamento de operaciones del propietario de certificado, listado en el manual de operaciones con esa autoridad.

6.229 CREDENCIALES DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE AERONAUTICA: ADMISION A LA CABINA DE VUELO.

Cada vez que, en el desempeño de sus deberes de conducir una inspección, un inspector de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) mediante presentación de credenciales al piloto al mando de una aeronave operada por una aerolínea u operador comercial se le debe conceder acceso libre e ininterrumpido a la cabina de vuelo de esa aeronave.

6.230 EQUIPO DE VUELO.

(A) El piloto al mando debe asegurar que las cartas aeronaúticas apropiadas, conteniendo información adecuada, concernientes a ayudas de navegación y procedimientos de aproximación por instrumentos, están a bordo de la aeronave para cada vuelo.

(B) Cada tripulante debe, en cada vuelo, tener rápidamente disponible para su uso una linterna de mano que esté en buenas condiciones.

6.231 RESTRICCION O SUSPENSION DE OPERACION: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Cuando una aerolínea doméstica o bandera sabe de condiciones, incluyendo condiciones de aeropuerto y pista de aterrizaje, que son un peligro para la seguridad de las operaciones, puede restringir o suspender las operaciones hasta que tales condiciones sean corregidas.

6.232 RESTRICCION O SUSPENSION DE OPERACION: OPERADORES COMERCIALES.

Cuando un operador comercial o piloto al mando sabe de condiciones, incluyendo condiciones de aeropuerto y pista de aterrizaje, que son un peligro para la seguridad de operaciones, el operador comercial y piloto al mando, de acuerdo al caso, puede restringir o suspender las operaciones hasta que esas condiciones sean corregidas.

6.233 CUMPLIMIENTO CON LAS RUTAS APROBADAS Y LIMITACIONES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Ningún piloto puede operar una aeronave en itinerario de transporte aéreo.

(A) Sobre cualquiera ruta o segmento de ruta a menos que esté especificado en las especificaciones de operaciones de la aerolínea doméstica o bandera; u

(B) otras que no estén de acuerdo con las limitaciones en las especificaciones de operaciones.

6.234 EMERGENCIAS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

(A) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el piloto al mando puede tomar cualquier acción que considere necesario de acuerdo con las circunstancias. En tal caso el puede desviarse de los métodos y procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y estas regulaciones de aviación civil y especificaciones de operaciones, al extremo requerido que él considere necesario para la seguridad.

(B) En una situación de emergencia que ocurra durante el vuelo y que requiere inmediata acción y decisión por un despachador de aeronave, y que sea de su conocimiento, el despachador de aeronaves le avisará al piloto al mando de la emergencia, afirmará la decisión del piloto al mando y tendrá la decisión grabada. Si el despachador de aeronave no se puede comunicar con el piloto, él declarará una emergencia y tomará cualquier acción que el considere necesario de acuerdo a las circunstancias.

(C) Cada vez que un piloto al mando o despachador ejerza la autoridad de emergencia, debe mantener la facilidad apropiada del ATC y centros de despacho completamente informados del 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 10 dias despúes de la fecha de la emergencia, y el piloto al mando debe enviar su reporte dentro de los 10 días despues de retornar a su base principal.

6.235 EMERGENCIAS: OPERADORES COMERCIALES.

(A) En una situación de emergencia que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando puede tomar la acción que él considere necesario bajo las circunstancia En tal caso, él puede desviarse de los procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y de estas regulaciones de aviación civil y especificaciones de operaciones, al extremo requerido que él considere necesario para la seguridad.

(B) En una situación de emergencia que se presente durante el vuelo que requiera decisión y acción inmediata por el personal de administración apropiado en el caso de operaciones conducidas con un sistema de seguridad de vuelo y que es sabido por ellos, esas personas deben avisarle al piloto al mando de la emergencia, comprobarán la decisión del piloto al mando,y harán grabar las decisiones. Si no se pueden comunicar con el piloto, ellos declararán una emergencia y tomarán cualquiera acción que consideren necesaria bajo las circunstancias.

(C) En cualquier momento que se ejerza la autoridad de emergencia, el piloto al mando o el personal de la administración apropiada mantendrá la estación de radio terrestre correspondiente completamente informada del progreso del vuelo.

La persona que declare la emergencia debe enviar un reporte por escrito de cualquiera desviación, a través del director de operaciones del operador comercial,a la DGAC dentro de 10 días despúes de completado el vuelo o, en el caso de operaciones fuera del país, al retorno a la base principal.

6.236 REPORTE DE CONDICIONES METEOROLOGICAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS E IRREGULARIDADES DE LAS FACILIDADES DE NAVEGACION Y DE TIERRA.

Cada vez que el 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 abordo, debe de inmediato notificar a la estación terrestre apropiada, la información que él considere esencial para la seguridad de otros vuelos.

6.237 REPORTE DE IRREGULARIDADES MECANICAS.

El piloto al mando se debe asegurar que todas las irregularidades mecánicas que ocurran durante el tiempo de vuelo sean anotadas en el diario de mantenimiento de la aeronave al final de ese vuelo. Antes de cada vuelo el piloto al mando debe asegurarse de que cada irregularidad anotada en el diario al final del vuelo anterior fue corregida.

6.238 MOTOR INOPERATIVO: ATERRIZAJE: REPORTE.

A) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección cada vez que un motor de una aeronave falle o cada vez que la rotación de un motor sea parada para evitar posible daño, el piloto al mando debe aterrizar la aeronave en el aeropuerto conveniente más cercano, con tiempo suficiente, en que un aterrizaje seguro puede ser efectuado.

B) Si no más de un motor de una aeronave que tiene tres o más motores falla o haya sido apagado para evitar posible daño, el piloto al mando puede continuar a un aeropuerto que él seleccione si, después de considerar lo siguiente, decide que continuando a ese aeropuerto es tan seguro como aterrizar en el aeropuerto conveniente más cercano.

1.- La naturaleza del defecto y las posibles dificultades mecánicas que puedan ocurrir si el vuelo es continuado.

2.- La altitud, peso, y combustible remanente desde el momento de la parada del motor.

3.- Las condiciones meteorológicas en ruta y en los posibles puntos 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 piloto al mando reportará cada parada de rotación de motor en vuelo a la estación de radio terrestre conveniente lo antes posible y mantendrá tal estación (es) completamente informada del progreso del vuelo.

D) Si el piloto al mando aterriza en un aeropuerto que no sea el aeropuerto conveniente más cercano, (al completar el viaje) el debe enviar un reporte por escrito a su director de operaciones, (o gerente de operaciones en el caso de un operador comercial), expresando sus razones para determinar que su selección de un aeropuerto, otro que el aeropuerto conveniente mas cercano, era una acción tan segura como aterrizar en el aeropuerto más cercano. El gerente de operaciones o director de operaciones debe, dentro de 10 días después que el piloto retorne a su base principal enviar una copia de este reporte con sus comentarios a la DGAC.

6.239 PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS Y MINIMOS DE ATERRIZAJE IFR.

Ninguna persona puede hacer una aproximación por instrumento a un aeropuerto excepto que sea de acuerdo a los mínimos meteorológicos IFR y procedimientos de aproximación por instrumentos descritos en las especificaciones de operaciones del propietario del certificado.

6.240 INSTRUCCION A LOS PASAJEROS ANTES DEL DESPEGUE.

A) Cada propietario de certificado operando una aeronave transportando pasajeros debe asegurarse que todos los pasajeros estén verbalmente instruídos por los miembros apropiados de la tripulación como sigue:

1.- Antes de cada despegue, sobre lo siguiente:

(i) Fumar.

(ii) El lugar de las salidas de emergencia.

(iii) El uso de los cinturones de seguridad incluyendo instrucciones sobre como abrochar y desabrochar los cinturones de seguridad.

(iv) El lugar y uso de cualquier medio de flotación de emergencia requerido.

2.- Antes de que el vuelo sea conducido encima del nivel de vuelo 250, un tripulante debe instruir a los pasajeros sobre la necesidad de usar oxígeno en el caso de una despresurización de la cabina y les mostrará los lugares y demostrará el uso del equipo que distribuye el oxígeno.

3.- Después de cada despegue, inmediatamente antes o inmediatamente después de apagar la señal de los cinturones de seguridad de los asientos, se debe hacer un anuncio, que los pasajeros deben mantener los cinturones de sus asientos abrochados, mientras esten sentados, aún cuando la señal este apagada.

4.- Excepto como está descrito en el párrafo (a) (5) de esta sección, antes de cada despegue un auxiliar de cabina asignado al vuelo debe conducir un briefing individual a cada persona que pueda necesitar la ayuda de otra persona para moverse rápidamente a una salida en caso de una emergencia. En las instrucciones, el auxiliar de cabina debe:

(i) Instruir a esa persona y su asistente, si lo hay, sobre las rutas a cada salida apropiada y sobre el momento apropiado para comenzar a moverse hacia una salida en caso de una emergencia; y

(ii) Averiguar de esa persona y su asistente, si lo hay, sobre la manera mas apropiada de asistir a la persona asi como para evitar dolor, o heridas mayores.

5.- Los requerimientos del párrafos (a) (4) de esta sección no son aplicables a una persona a quien se le ha dado instrucciones en una etapa previa de un vuelo en la misma aeronave, cuando el auxiliar de cabina en servicio ha sido instruída sobre la manera más apropiada de ayudar a la persona para evitar dolor o heridas mayores.

B) Cada propietario de certificado debe llevar sobre cada aeronave transportando pasajeros, en lugares convenientes para uso de cada pasajero, tarjetas impresas para reforzar la instrucción oral y conteniendo.

1.- Diagramas de y métodos para operar, las salidas de emergencia; y

2.- Otras instrucciones necesarias para el uso de equipos de emergencia.

Cada tarjeta requerida por este párrafo debe contener información que sea pertinente solamente al tipo y modelo de aeronave usado para ese vuelo.

C) El propietario de certificado debe describir en su manual los procedimientos a ser seguidos en las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta sección.

6.241 INSTRUCCION A LOS PASAJEROS: OPERACIONES EXTENSAS SOBRE AGUA.

A) En adición a la instrucción oral requerida por el párrafo 6.240 (a), cada propietario de certificado operando una aeronave en operaciones extensas sobre agua debe asegurar que todos los pasajeros estén oralmente instruídos por los tripulantes apropiados, sobre el lugar y operación de los salvavidas, balsas salvavidas y otros medios de flotamiento, incluyendo una demostración del método de ponerse e inflar un salvavidas.

B) El propietario de certificado describirá en su manual el procedimiento a seguirse en la instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección.

C) Si el aeronave 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 la aeronave 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 toda la instrucción debe ser dada antes de llegar a la parte del vuelo sobre agua.

6.242 OXIGENO DE USO MEDICO PARA LOS PASAJEROS.

A) Un propietario 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 cumplidas:

1.- El equipo es:

(i) Suministrado por el propietario de certificado;

(ii) De un tipo aprobado;

(iii) Mantenido por el propietario de certificado de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado.

(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 litros por minuto.

(vi) Construído 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 ha estado bajo el programa de mantenimiento aprobado del propietario 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 propietario de certificado desde su compra o desde la última prueba hidrostática del cilindro de almacenamiento; y

(ii) la presión en cualquier cilíndro de oxígeno no exceda la presión nominal del cilindro.

4.- Cada persona que use el equipo, tiene la necesidad médica de usarlo evidenciado por una declaración escrita, para ser mantenida en posesión de la persona, firmada por un médico licenciado que específica la máxima cantidad de oxígeno necesitado cada hora y la máxima razón de flujo necesitado para la altitud de la presión correspondiente a la presión en la cabina de la aeronave bajo condiciones normales de operación. Este párrafo no aplica al transporte de oxígeno en una aeronave en que los unicos pasajeros transportados son personas quienes puedan tener una necesidad médica de oxígeno durante el vuelo, no mas de un pariente u otra persona interesada para cada una de esas personas, y los asistentes médicos.

5.- Cuando una declaración médica es requerida por el sub-párrafo (4) de este párrafo, la cantidad total de oxígeno transportado es igual a la cantidad máxima de oxígeno necesitado cada hora, como lo especifica la declaración médica.

6.- El piloto al mando es avisado cuando el equipo esté a bordo y cuando se pretende usar.

7.- El equipo es almacenado y cada persona que use el equipo está sentado, 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 puede, ni ningún propietario de certificado puede permitir a ninguna persona fumar dentro de los 10 pies del almacenamiento de oxigeno y el equipo de distribución llevado de acuerdo al párrafo (a) de esta sección.

C) Ningún propietario 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 abordo de la aeronave.

D) Los requerimientos de esta sección no aplican para el transporte del equipo suplementario de oxígeno de primeros auxilios o relacionados, requerido por estas regulaciones.

6.243 BEBIDAS ALCOHOLICAS.

A) Ninguna persona puede tomar bebidas alcohólicas abordo de una aeronave a menos que el propietario de certificado operando la aeronave le haya servido la misma a dicha persona.

B) Ningún propietario de certificado puede servir bebidas alcohólicas a una persona abordo de sus aeronaves, que:

1.- Parezca estar intoxicado.

2.- Está escoltando a una persona o esta siendo escoltado de acuerdo con la sección 6.318 de la sub-parte x; ó

3.- tenga un arma mortal o peligrosa accesible a él, mientras esté a bordo de la aeronave de acuerdo con la sección 6.312 de la sub-parte x.

C) Ningún propietario de certificado puede permitir a una persona abordo de cualquiera de sus aeronaves, si esa persona aparenta estar intoxicada.

D) Cada propietario de certificado debe, dentro de los próximos 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 abordo de cualquiera de sus aeronaves.

6.244 RETENCION DE ARTICULOS U OBJETOS EN LOS COMPARTIMIENTOS DE PASAJEROS Y TRIPULACION.

El propietario de certificado debe proveer y usar medios para evitar que cada artículo de cocina o carromato de servicio asi como cada artículo de equipaje de tripulante, el cual sea llevado en un compartimiento de tripulante o pasajero se convierta en un peligro al desplazarse por los factores de carga apropiados correspondientes a las condiciones de aterrizaje de emergencia bajo las cuales la aeronave esta certificada.

6.245 SERVICIO DE COMIDAS Y BEBIDAS DURANTE EL DESPEGUE Y ATERRIZAJE.

A) Ningún propietario de certificado puede despegar o aterrizar una aeronave cuando cualquier comida, bebida, útiles de mesa, suministrados por el propietario del certificado, esté colocado en cualquier asiento de pasajero.

B) Ningún propietario de certificado puede despegar o aterrizar una aeronave a menos que cada bandeja de comida, bebidas y cada carromato de servicio este asegurado en su posición de almacenamiento.

C) Cada pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes en cumplimiento con esta sección.

6.246 CONCENTRACION 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 y 760 MM de mercurio de presión.

B) Excepto como está descrito en los párrafos (D) y (E) de esta sección, ningún propietario de certificado puede operar una aeronave de categoria de transporte encima de los niveles de vuelo siguientes, a menos que sea satisfactoriamente demostrado a la DGAC que la concentración de ozono dentro de la cabina no excederá.

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 partes por millón por volumen, equivalente al nivel del mar, average de tiempo medido para cada segmento de vuelo que exceda 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 considerado cero).

C) El cumplimiento con esta sección debe ser mostrado mediante análisis o pruebas, basadas ya sea, en los procedimientos operacionales de la aeronave y las limitaciones y rendimiento o las operaciones del propietario del certificado. Los análisis o pruebas deben mostrar una de las siguientes:

1.- Las estadísticas del ozono atmosférico indican, con una seguridad estadística que al menos 84%, que a las altitudes y ubicaciones en las cuales la aeronave será operado, las concentraciónes del ozono de la cabina no excederán los límites prescritos por el párrafo (b) de esta sección.

2.- El sistema de ventilación de la aeronave, 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 propietario de certificado puede obtener una autorización para desviarse de los requerimientos 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 un período de tiempo especificado; y

2.- haya sometido un plan aceptable a la DGAC de efectuar el cumplimiento hasta donde sea posible.

E) Un propietario de certificado no necesita cumplir con los requerimientos del párrafo (b) de esta sección para una aeronave, cuando las únicas personas transportadas sean tripulantes de vuelo y personas listadas en la sección 6.249 de esta parte.

6.247 ALTURAS MINIMAS PARA EL USO DEL PILOTO AUTOMATICO.

A) Operaciones en ruta, excepto como esta previsto en los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona puede usar un piloto automático en ruta, incluyendo ascenso y descenso, a una altitud sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de pérdida especificada en el manual de vuelo de la aeronave para una falla del piloto automático bajo condiciones de crucero, o menos de 500 pies, cualesquiera que sea más alta.

B) Aproximaciones Cuando se esté usando una facilidad de aproximación por instrumento, ninguna persona puede usar un piloto automático a una altitud sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de perdida especificada en el manual de vuelo de la aeronave para una falla del piloto automático en procedimiento de aproximación, o menos de 50 pies debajo de la altitud mínima de descenso aprobada para la altura de decisión para la facilidad, cualquiera que sea más alta, excepto:

1.- Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son menores que las condiciones básicas VFR de la sección 3.66 de la parte 3 de estas regulaciones, ninguna persona puede usar un piloto automático y acoplador para una aproximación ILS a una altitud sobre el terreno que sea menor de 50 pies por encima de la altura máxima de pérdida especificada en el manual de la aeronave por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación; y

2.- cuando las condiciones meteorológicas reportado son iguales o mejores que la básica mínima VFR de la sección 3.66, ninguna persona puede usar un piloto automático con una aproximación acoplada en aproximaciones ILS a una altitud sobre el terreno que sea menor que la altura máxima de pérdida especificada en el manual de la aeronave por mal funcionamiento de el piloto automático con aproximación acoplada en condiciones de aproximacion ó 50 pies, la que sea mayor.

C) No obstante el párrafo (a) o (b) de esta sección, la DGAC puede conceder especificaciones de operaciones para permitir el uso, de aterrizar 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) especificado en el manual de vuelo de la aeronave por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación: y si

2.- él encuentra que el uso del sistema al hacer contacto con la tierra, de ninguna manera afectará los estándares de seguridad requeridos por esta sección.

6.248 ASIENTO DELANTERO PARA EL OBSERVADOR: INSPECCIONES EN RUTA.

A) Cada propietario de un certificado, debe tener un asiento disponible en la cabina de mando de cada aeronave, usada por él en transporte aéreo, para ser ocupado por un inspector de la DGAC mientras conduzca inspecciones en ruta. La localización y el equipo del asiento, con respeto a su comodidad para conducir las inspecciones en ruta, está determinada por la DGAC.

B) Cada aeronave que tenga más de un asiento para observador en adición a los asientos requeridos para el complemento de la tripulación para la cual fué certificada la aeronave, 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.

6.249 TRANSPORTE DE PERSONAS SIN EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS DE TRANSPORTE DE ESTA PARTE.-

A) Cuando sea autorizado por el propietario de certificado, las siguientes personas, pero no otras, pueden ser transportadas abordo de una aeronave sin cumplir con los requerimientos en los párrafos 6.115 (f), 6.116, 6.161, 6.240 y 6.251, los requisitos de la operación de transportar pasajeros los párrafos 6.56 (c), 6.58 y 6.109 y los requerimientos pertinentes a los pasajeros en los párrafos 6.106, 6.119 (f), 6.121, 6.228 y 6.241 de esta parte:

1.- Un tripulante.

2.- Un empleado de la compañía.

3.- Un inspector de Aeronáutica Civil 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 cargar o descargar.
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 de honor acompañando un cargamento hecho por o bajo la autoridad de esta Nación.

7.- Un dependiente de un empleado del propietario de certificado cuando este viajando con el empleado en negocio de compañía hacia o desde estaciones situadas fuera, no servidas por vuelos de pasajeros regulares.

(B) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave transportando una persona amparada por el párrafo (a) de esta sección a menos que:

(1) Cada 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 cada persona cuando está prohibido fumar y cuando los cinturones de seguridad deben de ser abrochados; y

(3) La aeronave tenga un asiento aprobado con un cinturón de seguridad aprobado para cada persona. El asiento debe estar alojado de modo que el ocupante no esté en ninguna posición para interferir con los miembros de la tripulación de vuelo cuando estén desempeñando sus deberes.

(C) Antes de cada despegue, cada propietario de certificado operando una aeronave transportando personas cubiertas por el párrafo (a) de esta sección se asegurará que todas esas personas hayan sido oralmente instruídas por los miembros correspondientes de la tripulación sobre:

(1) El fumar;
(2) el uso de los cinturones de seguridad en los asientos;
(3) el lugar y operación de las salidas de emergencias;
(4) el uso de oxígeno y el uso del equipo de oxígeno de emergencia y:
(5) para operaciones extensas sobre agua, el lugar de las balsas salvavidas, y el lugar y operación de los chalecos salvavidas incluyendo una demostración del método de ponerse e inflar un chaleco salvavidas.

(D) Cada propietario de certificado operando una aeronave 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 u operador comercial.

(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 mando de la aeronave.

6.250 AUTORIDAD PARA REHUSAR TRANSPORTACION.

A) Ningún propietario de certificado puede negar transportación a un pasajero sobre la base que, porque el pasajero pueda necesitar la ayuda de otra persona para moverse prontamente a una salida en caso de una emergencia, su transportación podría o puede ser adversa a la seguridad del vuelo a menos que:

1) El propietario de 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) Al menos que exista una de las siguientes condiciones:

(i) El pasajero no cumple con los requisitos de la notificación, e acuerdo a los procedimientos del propietario del certificado.

(ii) El pasajero no puede ser transportado de acuerdo con los procedimientos del propietario del certificado.

B) Cada propietario de certificado debe proporcionarle a la DGAC una copia de cada procedimiento que establece, de acuerdo con 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 necesarias en el interés de seguridad o de interes público, el propietario de certificado, previa notificación por la DGAC, hará tales revisiones en sus procedimientos .

D) Cada propietario de certificado hará disponible al público en cada aeropuerto que sirve, una copia de cada procedimiento que establece de acuerdo con el párrafo (a)(1) de esta sección.

6.251 CERRANDO Y ASEGURANDO LA PUERTA DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACION DE MANDO.

A) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, el piloto al mando de una aeronave transportando pasajeros debe asegurarse que la puerta que separa el compartimiento de la tripulación de mando del compartimiento de los pasajeros esté cerrada y asegurada durante el vuelo.

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 mando, 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 la sección 6.228.

6.252 EQUIPAJE DE MANO LLEVADO A BORDO.

A) Ningún propietario de certificado puede permitir que una aeronave despegue o aterrice a menos que cada artículo de equipaje llevado abordo por los pasajeros esté almacenado.

(1) En un compartimiento de almacenaje apropiado para equipaje o carga;

(2) Como está descrito en el párrafo 6.106 (c); o

(3) Debajo del asiento de pasajero.

B) Equipaje, que no sean artículos de ropas sueltas, no serán colocados en compartimientos ubicados sobre la cabeza de los pasajeros, a menos que ese compartimiento esté equipado con artificios restringentes aprobados o puertas.

C) Cada pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por la tripulación en cuanto al cumplimiento con los párrafos (a), (b), y (e) de esta sección.

D) Cada asiento de pasajero donde debajo del asiento, se permita alojar equipaje será ajustado con un medio para evitar que los artículos del equipaje almacenado debajo del mismo, se deslicen hacia delante por un impacto de colisión, suficiente severo para inducir las fuerzas de inercia especificadas en las condiciones de aterrizaje de emergencia para la cual esa aeronave fue certificado.

E) En adición a los métodos de almacenaje en el párrafo (a), bastones flexibles para caminar, llevados por individuos ciegos pueden ser almacenados:

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 está a ras en el piso; o

2) Entre el fuselaje y un asiento de ventana que no sea salida de emergencia, si el bastón esta a ras en el piso; o

3) De acuerdo con cualquier otro método aprobado por la DGAC.

SUB-PARTE U.- REGLAS DE DESPACHO Y AUTORIZACION DE VUELO.

6.253 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe reglas de despacho para operaciones de aerolíneas domésticas y bandera y reglas de autorización de vuelo para operadores comerciales.

6.254 AUTORIDAD DE DESPACHO: AEROLINEAS DOMESTICAS.

Excepto cuando una aeronave aterriza en un aeropuerto intermedio especificado en la autorización del despacho original y permanece ahí, por no más de una hora, ninguna persona puede iniciar el vuelo a menos que un despachador de aeronaves autorice especificamente ese vuelo.

6.255 AUTORIDAD DE DESPACHO: AEROLINEAS BANDERA.

A) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que un despachador de aeronave autorice especificamente ese vuelo.

B) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin un re-despacho, si la aeronave ha estado en tierra más de seis horas.

6.256 RESPONSABILIDAD PARA AUTORIZACION DE DESPACHO: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Cada aerolínea doméstica y bandera preparará una autorización de despacho para cada vuelo entre puntos especificados, basado en información suministrada por un despachador de aeronave autorizado.

El piloto al mando y un despachador de aeronave 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 puede delegar su autoridad para despachar.

6.257 AUTORIDAD PARA AUTORIZACION DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.

A) Ninguna persona puede iniciar un vuelo bajo un sistema de seguimiento de vuelo sin la autorización específica de la persona autorizada por el operador para ejercer control operacional sobre el vuelo.

B) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el operador 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 sólamente cuando él y la persona autorizada por el operador para ejercer control operacional consideran que el vuelo pueda efectuarse con seguridad.

C) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva autorización de vuelo si la aeronave ha estado en tierra por más de seis horas.

6.258 FAMILIARIDAD CON LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS.

A) **Aerolíneas domésticas y bandera.** Ningún despachador de aeronaves 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) **Operadores comerciales.** Ningún piloto al mando puede 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.

6.259 INFORMACION DEL DESPACHADOR DE AERONAVE AL PILOTO AL MANDO: OPERACIONES DE AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

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 navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

B) Antes de iniciar un vuelo, el despachador de aeronave 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), tronadas, corte de viento a baja altura, para cada ruta que va a ser volada y cada aeropuerto que va a ser usado.

C) Durante un vuelo, el despachador de la aeronave 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.

6.260 FACILIDADES Y SERVICIOS: OPERADORES COMERCIALES.

A) Antes de iniciar un vuelo, cada piloto al mando debe obtener todos los reportes actualizado disponibles o información sobre condiciones del aeropuerto 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.

6.261 EQUIPOS DE LA AERONAVE.

Ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave a menos que este en condiciones aeronavegable y equipada como esta descrito en la sección 6.111.

6.262 FACILIDADES DE NAVEGACION Y COMUNICACION: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

A) Excepto como está descrito en el parrafo (b) de esta sección para operaciones de aerolínea bandera, ninguna persona puede despachar una aeronave por una ruta aprobada o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación requeridas por las secciones 6.34 y 6.36 para la aprobación de esa ruta o segmento, estén en condiciones sastisfactorias de operación.

B) Si, por razones técnicas o motivos más allá del control de una aerolínea bandera, las facilidades requeridas por la secciones 6.34 y 6.36 no están disponibles para una ruta o segmento de ruta fuera de este país, la aerolínea puede despachar una aeronave 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 requeridas están disponibles y están en condición satisfactoria de operación.

6.263 FACILIDADES DE NAVEGACION Y COMUNICACION OPERADORES COMERCIALES.

Ninguna persona puede autorizar una aeronave sobre ninguna ruta o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación igual a aquellas requeridas por la sección 6.44 estén en satisfactoria condición de operación.

6.264 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO BAJO REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR).

Ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave para operaciones de VFR diurnas a menos que el techo de nubes y la visibilidad en ruta, como está indicado por los reportes meteorológicos disponibles o pronósticos, o cualquiera combinación de ellos, están y permanecerán iguales o por encima de los mínimos VFR aplicables hasta que la aeronave arribe al aeropuerto o aeropuertos especificados en el despacho o autorización de vuelo.

6.265 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO BAJO REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO O POR ENCIMA DEL TECHO (IFR).

Excepto como está descrito en la sección 6.266, ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave para operaciones bajo IFR o por encima del techo a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquiera combinación de ellos, indiquen 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.

6.266 DESPACHO O AUTORIZACION DE VUELO SOBRE AGUA: OPERADORES COMERCIALES Y AEROLINEAS BANDERA.

A) Ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave para un vuelo que involucra extensa operación sobre agua a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquiera 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) Cada aerolínea bandera y operador comercial debe conducir operaciones extensas sobre agua, bajo IFR a menos que demuestre que operar bajo IFR no es necesario para la seguridad.

C) Cada aerolínea bandera y operador comercial debe conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR, si la DGAC determina que esa operación bajo IFR es necesaria para la seguridad.

D) Cada autorización para conducir operaciones extensas sobre aguas bajo IFR y cada requirimiento para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR estarán descritas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea u operador comercial.

6.267 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESPEGUE.

A) Si las condiciones meteorológicas del aeropuerto de salida están por debajo de los mínimos de aterrizaje autorizados en las operaciones específicas del propietario de certificado para ese aeropuerto, ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave de 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.- Aeronave 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.- Aeronave de tres o más motores. No mas 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 propietario de certificado.

C) Ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave de un aeropuerto a menos que, ponga en lista cada aeropuerto alterno requerido en el despacho o autorización de vuelo.

6.268 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: IFR O POR ENCIMA DEL TECHO: AEROLINEAS DOMESTICAS.

A) Ninguna persona puede despachar o autorizar un vuelo bajo IFR o por encima del techo 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 marginales, al menos un alterno adicional debe ser designado, no obstante, ningun aeropuerto alterno es requerido si por lo menos 1 hora antes y 1 hora después del tiempo estimado de llegada al aeropuerto de destino los reportes meteorológicos adecuados o pronósticos, o cualquiera combinación de ellos, indica:

1.- El techo de nubes estará mínimo 2,000 pies sobre la elevación del aeropuerto: y

2.- Que la visibilidad será mínimo 3 millas.

B) Para el propósito del párrafo (A) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno debe reunir los requisitos de la sección 6.271.

C) Ninguna persona puede despachar un vuelo al menos que esa persona liste cada aeropuerto alterno requerido en la lista de autorización de salida.

6.269 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: AEROLINEAS BANDERA.

A) Ninguna persona puede despachar una aeronave bajo IFR o sobre el techo 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 6 horas y por lo menos 1 hora antes y 1 hora despues 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 por encima de la altura mínima de descenso (MDA) de la altura más baja publicada para una aproximación circulando, si esta 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 o 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, o 2 millas más que la mínima visibilidad publicada 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 la aeronave tenga suficiente combustible para cumplir con los requerimientos de la sección 6.278 (B).

B) Para los propósitos del párrafo (A) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben cumplir con los requerimientos descritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

C) Ninguna persona puede despachar un vuelo a menos que esa persona liste cada aeropuerto alterno requerido en la lista de la autorización de salida.

6.270 AEROPUERTO ALTERNO REQUERIDO PARA DESTINO: IFR O SOBRE EL TECHO OPERADORES COMERCIALES.

A) Excepto como está previsto en el párrafo (B) de esta sección, cada persona que autorice la operación bajo IFR o la operación sobre el techo de una aeronave, debe listar por lo menos un aeropuerto alterno por cada aeropuerto de destino en la autorización de vuelo.

B) Un aeropuerto alterno no tiene que ser designado para operaciones bajo IFR o sobre el techo cuando la aeronave lleva suficiente combustible para reunir los requerimientos de la sección 6.278 para vuelos 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 requerimientos descritos en las especificaciones de operaciones del operador comercial.

D) Ninguna persona puede autorizar un vuelo a menos que liste cada aeropuerto alterno, en la autorización de vuelo.

6.271 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA AEROPUERTOS ALTERNOS.

Ninguna persona puede listar un aeropuerto como 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 para el alterno como está especificado en las especificaciones de operaciones del propietario de certificado para ese aeropuerto.

6.272 CONTINUACION DE VUELO EN CONDICIONES INSEGURAS.

A) Ningún piloto al mando puede 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 y bandera), el vuelo no puede ser completado de una manera segura a menos que en la opinión del piloto al mando sea de que no hay otro procedimiento mas seguro. En ese caso, la continuación hacia ese aeropuerto, es una situación de emergencia, como lo especifican las secciones 6.234 y 6.235.

B) Si cualquier instrumento o parte de un instrumento requerido bajo estas regulaciones 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 propietario del certificado.

C) La lista de equipos mínimos (MEL) y los procedimientos para la continuación de un vuelo con ciertos equipos, requeridos por la sección 6.111 inoperativos, pueden ser incluídos en el manual del propietario de certificado si la DGAC encuentra que en una situación particular el cumplimiento con los requerimientos de tales equipos no son necesarios en intereses de la seguridad.

6.273 OPERACION EN CONDICIONES DE FORMACION DE HIELO.

A) Ninguna persona puede despachar o autorizar una aeronave, o continuar la operación en ruta, o aterrizar una aeronave cuando en la opinión del piloto al mando o despachador de la aeronave (aerolíneas domésticas y bandera) las condiciones de hielo están pronosticadas que puedan afectar la seguridad de un vuelo.

B) Ninguna persona puede despegar una aeronave cuando la nieve, escarcha, o hielo se adhieran en las alas, superficies de control u otras partes de la aeronave donde formaciones de hielo puedan adversamente afectar la seguridad de la aeronave.

6.274 AUTORIZACION ORIGINAL DE VUELO O DESPACHO, REDESPACHO O REFORMA DE AUTORIZACION DE VUELO O DESPACHO.-

A) El propietario de certificado puede especificar cualquier aeropuerto para reabastecimiento de combustible regular, o provisional autorizado para el tipo de aeronave, como punto de destino para el propósito de autorización original de vuelo o despacho.

B) Ninguna persona puede 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 esa aeronave 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 de la aeronave como se especifica en las secciones 6.277 y 6.278.

C) Ninguna persona puede 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 la aeronave está en ruta a menos que el otro aeropuerto esté autorizado para ese tipo de aeronave y cumpla con los requerimientos apropiados de las secciones 6.254 hasta 6.286 y 6.61 al momento de redespacho o modificación de la autorización de vuelo.

D) Cada persona que modifique un despacho o autorización de vuelo en ruta debe registrar esa modificación.-

6.275 DESPACHO HACIA Y DESDE AEROPUERTOS PROVISIONALES O DE REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.-

Ninguna persona puede despachar una aeronave hacia o desde un aeropuerto provisional o de reabastecimiento de combustible excepto si está de acuerdo con los requerimientos de esta parte aplicable a despachos desde aeropuertos regulares y al menos que ese aeropuerto cumpla con los requerimientos de esta parte aplicables a aeropuertos regulares;

6.276 DESPEGUES DESDE AEROPUERTOS NO LISTADOS Y ALTERNOS: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.-

A) Ningún piloto puede despegar una aeronave desde un aeropuerto que no este listado en las especificaciones de operaciones a menos que:

1.- El aeropuerto y sus facilidades sean adecuadas para la operacion de la aeronave;

2.- el piloto pueda cumplir con las limitaciones operacionales de la aeronave;

3.- la aeronave haya sido despachada 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:

800-2, 900-1½ ó 1,000

o los mínimos (condiciones meteorológicas) para despegue descritas y aprobadas por el gobierno del país donde el aeropuerto está localizado.

B) Ningún piloto puede 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.

6.277 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: PARA TODAS LAS OPERACIONES DENTRO DEL PAIS.

A menos que de otra manera sea autorizado por las especificaciones de operaciones, ningún propietario de certificado puede conducir operaciones en este país ni ninguna persona puede despachar, autorizar, o despegar una aeronave a menos que tenga suficiente combustible:

A) Para volar hacia el aeropuerto al cual se le haya despachado o autorizado.-

B) Después, volar hacia y aterrizar en el aeropuerto alterno mas lejano (donde sea requerido) del aeropuerto al cual fue despachado o autorizado; y

C) Después, volar por 45 minutos en crucero normal de consumo de combustible.

6.278 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE; OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO HACIA EL EXTRANJERO: AEROLINEAS BANDERA Y OPERADORES COMERCIALES.

A) Cualquier operador comercial o aerolínea bandera puede usar los requerimientos de combustible de este país señalados en la sección 6.277.

B) Para cualquier operación de una aerolínea bandera o de un operador comercial hacia el extranjero, a menos que este autorizado por la DGAC en las especificaciones de operaciones, ninguna persona puede autorizar un vuelo en una aeronave impulsada por turbina, a menos que considere y los vientos y otras condiciones meteorológicas pronosticadas, y la aeronave tenga suficiente combustible para:

1) Volar y aterrizar en el aeropuerto al cual fue autorizado.

2) Después, para volar por un período del 10% del tiempo total requerido para volar desde el aeropuerto de salida y aterrizar al aeropuerto al cual fue autorizado.

3) Después, para volar y aterrizar en el aeropuerto alterno más distante especificado en la autorización de vuelo, si el alterno es requerido.

4) Después, para volar 30 minutos a velocidad de patrón de espera sobre el aeropuerto alterno (o sobre el aeropuerto de destino si un alterno no es requerido), en condiciones de temperatura estándares.

C) Ninguna persona puede autorizar una aeronave hacia un aeropuerto para el cual un alterno no está especificado bajo la sección 6.269 (a)(2) o la sección 6.270(b) a menos que tenga suficiente combustible, considerando los vientos y otras condiciones meteorológicas pronosticadas para poder volar hacia ese aeropuerto y después para volar por lo menos por dos horas a velocidad de crucero normal para consumo de combustible.

D) La DGAC puede modificar las especificaciones de operaciones de una aerolínea bandera o de un operador comercial para requerirle más combustible de cualquiera de los mínimos de combustible citados en el párrafo (A) o (b) de esta sección si encuentra que es necesario combustible adicional en una ruta en particular en interés de la seguridad.

6.279 FACTORES PARA EL CALCULO DE COMBUSTIBLE REQUERIDO.

Cada persona que calcule el combustible requerido para los propósito de esta sub-parte debe considerar lo siguiente.-

A) Condiciones meteorológicas y vientos pronosticados.

B) Demoras de tráfico anticipadas.

C) Una aproximación por instrumento y posible aproximación frustrada en el destino.

D) Cualquier otra condición que pueda demorar el aterrizaje de la aeronave.

Para el propósito de esta sección, combustible requerido está en adición al combustible no usable.

6.280 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA DESPEGUE Y ATERRIZAJE: VFR PARA TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO.

A) Excepto como está previsto en el párrafo (B) de esta sección, a pesar de cualquier autorización de CTA, ningún piloto puede despegar o aterrizar una aeronave 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 (Ej: humo, polvo, nieve o arena), la visibilidad para operaciones diurnas 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 aplican a la operación bajo VFR de una aeronave de ala fija dentro de cualquier zona de control donde condiciones meteorológicas mínimas para VFR son autorizadas. Las condiciones meteorológicas mínimas básicas para VFR descritas en la sección 3.66 de la parte 3 de estas regulaciones aplican en esas ubicaciones.

6.281 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA DESPEGUES Y ATERRIZAJES; IFR: PARA TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO.

A) No obstante cualquier autorización del CTA, ningun piloto puede despegar en una aeronave bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas sean menor que los aprobados por la DGAC sea menor que los especificados en:

1.- Las especificaciones de operaciones del propietario de certificado;o

2.- La parte 3 de estas regulaciones, si las especificaciones de operaciones el propietario de certificado no especifican los mínimos de despegue para ese aeropuerto.

B) Excepto como está previsto en el párrafo (D) de esta sección, ningún piloto puede 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 este país o en aeropuertos militares de este país, 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 o MDA, y en cualquier momento antes de llegar al punto de ejecutar la aproximación frustada, el piloto puede continuar la aproximación por debajo del DH o 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.

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que se está usando

3.- Excepto para aproximaciones de categoria II o III donde cualquier requerimiento 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, encima de la elevación de la zona de contacto en el aterrizaje usando las luces de aproximación como referencia a menos 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 (marcas 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 pista de aterrizaje.

(x) Las luces de la pista, y :

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 está equipada o capaz de determinar ese punto, o un descenso hacia la pista no puede ser efectuado usando procedimientos normales o 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 categoría 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 puede operar por debajo de la altura de decisión (DH) autorizada o continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión (DH) autorizada a menos que:

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.

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que se está usando

3) Excepto para aproximaciones de categoria II o III donde cualquier requerimiento 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, encima de la elevación de la zona de contacto en el aterrizaje usando las luces de aproximación como referencia a menos 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 (marcas 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 pista de aterrizaje.

(x) Las luces de la pista, y :

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 propietario del certificado, cada 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.

6.282 CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS PARA ATERRIZAJE: IFR: TODO PROPIETARIO DE CERTIFICADO.

A) Si el piloto al mando de una aeronave no ha servido durante 100 horas como piloto al mando en operaciones bajo esta parte en el tipo de aeronave que él 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 de certificado para aeropuertos regulares, provisionales o de reabastecimiento de combustible, esos (MDA), (DH) y mínimos de visibilidad deben 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 a aquellos mínimos aplicables a un aeropuerto, cuando se usa como aeropuerto alterno, pero en ningún caso los mínimos de aterrizaje pueden ser menor que 300 pies y 1 milla.

B) La experiencia de 100 horas como piloto al mando requeridas en el párrafo (A) pueden ser reducidas (no excediendo 50%) sustituyendo un aterrizaje en operaciones bajo esta parte en el tipo de aeronave por una hora requerida de experiencia como piloto al mando si el piloto tiene por lo menos 100 horas como piloto al mando en otro tipo de aeronave en operaciones bajo esta parte).

6.283 APLICABILIDAD DE LOS MINIMOS METEOROLOGICOS REPORTADOS.

Al conducir operaciones bajo las secciones 6.280 hasta la 6.282, 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 ese 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 (RVR) para una pista particular de ese aeropuerto, ese valor específico controla los despegues y aterrizajes bajo (VFR) (IFR) y las aproximaciones por instrumentos para esa pista en particular.

6.284 REGLAS DE ALTITUD DE VUELO.

A) GENERALIDADES: No obstante las reglas de altura mínima de seguridad descrita en la sección 3.54 de la parte 3 de estas regulaciones o cualquier regla que aplique fuera de este país, ninguna persona puede operar una aeronave 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 mínimos 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 este país los mínimos descritos en esta sección son los mandatorios, a menos que mínimos más altos estén descritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea u operador comercial o por el país extranjero sobre el cual la aeronave este operando.

B) Operaciones diurnas, bajo reglas de vuelo visual (VFR), Ninguna aerolínea bandera, aerolínea domestica y operador comercial puede operar ninguna aeronave bajo (VFR) durante el día, a una altura menor de 1,000 por encima del terreno o 1,000, pies desde cualquier montaña, u otra obstrucción al vuelo.

C) Operaciones, (IFR) reglas de vuelo por instrumento y sobre el techo. Niguna persona puede operar una aeronave bajo IFR incluyendo operaciones sobre el techo, a alturas menores de 1,000 pies por encima del obstáculo más 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 aeronave 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 nivelada.
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.

6.285 ALTITUD DE APROXIMACION INICIAL: OPERADORES COMERCIALES Y AEROLINEAS DOMESTICAS.

A) Excepto como está previsto en el párrafo (B) de esta sección, cuando se está efectuando la aproximación inicial hacia una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos, ninguna persona puede descender la aeronave por debajo de la altitud mínima de la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación para esa facilidad) hasta que llegue sobre la facilidad de radio y esté definitivamente establecido.

B) Cuando se está efectuando una aproximación inicial en un vuelo conducido bajo el párrafo 6.284 (D), ningún piloto puede 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 puede descender una aeronave por 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.

6.286 ALTITUD DE APROXIMACION INICIAL: AEROLINEA BANDERA.

Cuando se esta efectuando una aproximación inicial hacia una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), ninguna persona puede decender por debajo de la altura mínima de la aproximación inicial (como esta especificado en el procedimientos de aproximación por instrumento para esa facilidad de radio) hasta que su llegada sobre esa facilidad sea definitivamente establecida.

6.287 MANIFIESTO DE CARGA.

Cada propietario de 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 propietario de 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 propietario de certificado.

6.288 PLANES DE VUELO: IFR Y VFR: OPERADORES COMERCIALES.-

A) Ninguna persona puede despegar una aeronave al menos que el piloto al mando haya registrado un plan de vuelo, conteniendo la información apropiada requerida por la sección 3.56 de la parte 3 de estas regulaciones con la estación de comunicación aeronáutica más cercana o con la estación militar apropiada, o si esta operando fuera de este país con otras autoridades apropiadas. Si las facilidades de comunicación no están accesibles al piloto al mando, el debe de registrar el plan de vuelo tan pronto la aeronave este en vuelo. Un plan de vuelo siempre debe estar vigente para todas las partes del vuelo.

B) Cuando los vuelos son operados hacia un aeropuerto militar, la llegada o la notificación de llegada requerida en la sección 3.56 de la parte 3 de estas regulaciones puede ser registrados con la torre de control apropiada o la facilidad de comunicación aeronáutica de ese aeropuerto.

SUB-PARTE V.- RECORDS Y REPORTES.

6.289 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe los requerimientos para la preparación y mantenimiento de los reportes y récords para todos los propietarios de certificado.

6.290 RECORD DE TRIPULANTES Y DESPACHADORES.

A) Cada propietario de certificado debe:

1.- Mantener récord actualizado de cada tripulante y de cada despachador de aeronave (Aerolínea Domésticas y Bandera) que demuestren que cumplen o no cumplen con esta parte (ej. chequeo de proficiencia y de ruta, calificación en la aeronave y en ruta, entrenamiento, récord de horas de vuelo y cualquier exámen físico requerido); y

2.- Mantener en récord cualquier acción tomada referente al relevo del empleo o decalificación física o profesional de cualquier tripulante de vuelo o despachador de aeronave (Aerolíneas Doméstica y Bandera solamente) y mantener los records por lo menos 6 meses.

B) Cada operador comercial debe mantener los récords requeridos en el párrafo (A) de está sección en la base de operación principal, o en otro sitio que sea aprobado por la DGAC.

C) Sistemas de récords computarizados aprobados por la DGAC pueden ser usados para el cumplimiento de los requerimientos del párrafo (A) de esta sección.

6.291 RECORD DE AERONAVES: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Cada aerolínea doméstica y bandera debe mantener una lista actualizada de cada aeronave que este operando en transporte aéreo regular y debe enviar una copia de los récords y de cada modificación a la DGAC.

Aeronaves de otra aerolínea operada bajo un acuerdo de intercambio pueden incorporarse para referencia.

6.292 AUTORIZACION DE DESPACHO: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

A) La autorización de despacho (salida) puede ser en cualquier forma pero debe contener al 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 que la autorización es firmada por el piloto al mando y el despachador, puede incluir pronósticos meteorológicos adicionales que el piloto al mando o el despachador consideren necesario.

6.293 FORMULARIO DE AUTORIZACION DE VUELO; OPERADORES COMERCIALES.

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 cada vuelo:

1.- Nombre de la organización o compañía.
2.- Marca, modelo y número de la registración de la aeronave usada.
3.- Número de vuelo y fecha.
4.- Nombre de cada tripulante de vuelo, auxiliar de cabina, 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) Cada Aerolínea doméstica y bandera conduciendo vuelos charter y operaciones de servicios especiales bajo el párrafo 6.1 (A) (2) debe cumplir con los formularios de autorización de vuelo y despacho y las provisiones requeridas para operaciones regulares bajo esta sub-parte.

6.294 MANIFIESTO DE CARGA: AEROLINEAS Y OPERADORES COMERCIALES.

El manifiesto de carga debe contener la siguiente información con respecto al cargamento de la aeronave al momento del despegue.

A) El peso de la aeronave, combustible y aceite, carga y equipaje, pasajeros 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 performancia 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 la aeronave está cargada de acuerdo a un programa aprobado que determine que el centro de gravedad esta dentro de los limites aprobados.

E) Nombre de los pasajeros a menos que tal información sea mantenida por otros medios por la Aerolínea u operador comercial.

6.295 DISPOSICION DE MANIFIESTO DE CARGA. AUTORIZACION DE SALIDA (DESPACHO) Y PLAN DE VUELO, AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

A) El piloto al mando de una aeronave debe llevar en la aeronave 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) La aerolínea debe mantener copias de los records requeridos en esta sección durante tres meses.

6.296 DISPOSICION DE MANIFIESTO DE CARGA, AUTORIZACION DE VUELO Y PLAN DE VUELO: OPERADORES COMERCIALES.

A) El piloto al mando de una aeronave debe llevar en la aeronave hasta el destino, los originales o copias firmadas de :

1.- Manifiesto de carga.
2.- Formulario de autorización de vuelo.
3.- Autorización de aeronavegabilidad.
4.- Plan de vuelo.

B) Si un vuelo tiene su origen en la base principal de operaciones del operador comercial, éste debe mantener en la base una copia firmada de cada documento listado en 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 operador comercial, el piloto al mando (u otra persona no abordo de la aeronave quien está autorizado por el operador comercial) 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 operador comercial y hay en ese lugar una persona que maneja, la salida de vuelo para el operador comercial y que no viaja 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 operador comercial. 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 ellos han sido previamente retornado a la base principal de operaciones.

E) El operador comercial debe:

1.- Identificar en su manual de operaciones la persona que tiene la custodia de las copias de los documentos retenidos en conformidad con el párrafo (D) de esta sección: y

2.- retener en la base principal de operaciones cualquier original o una copia de los records requeridos por esta sección durante tres meses.

6.297 BITACORA DE MANTENIMIENTO: AERONAVE.

A) Cada persona que tome acción en el caso de un reporte o una falla observada o mal funcionamiento de una estructura de la aeronave, motor o instrumento que sea crítico para la seguridad del vuelo debe hacer, o haber hecho una entrada de esa acción en el libro diario (Bitácora) de mantenimiento de la aeronave.

B) Cada propietario de certificado debe tener un procedimiento aprobado para mantener las copias adecuadas de los records requeridos en el párrafo (A) de esta sección, abordo de la aeronave en un lugar fácilmente accesible a cada tripulante y debe poner ese procedimiento en el manual del propietario de certificado.

6.298 CONFIABILIDAD DE LOS REPORTES MECANICOS.

A) Cada propietario de certificado debe reportar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento, o defecto concerniente a:

1.- Fuego durante el vuelo y si el sistema asociado de detector de fuego funcionó adecuadamente.

2.- Fuego durante el vuelo, que no fue protegido por el sistema adecuado de detector de fuego.

3.- Falsa alarma de aviso de fuego durante el vuelo.

4.- Un sistema de escape del motor que cause daño durante el vuelo, al motor, a la estructura adyacente, equipo o componente.

5.- Un sistema de escape del motor que cause acumulación o circulación de humo, vapor, o emanaciones nocivas en el compartimiento de la cabina de tripulante de mando o de pasajeros durante el vuelo.

6.- Parada de un motor durante el vuelo, ya que el motor se apagó (Flameout).

7.- Pérdida de motor durante el vuelo, cuando ocurre daño externo al motor o a la estructura de la aeronave.

8.- Pérdida de motor durante el vuelo, debido a ingestión de objetos extraños o hielo.

9.- Pérdida de motor durante el vuelo de más de un motor.

10.- Un sistema de combustible o el sistema de descarga de combustible que afecte el flujo de combustible o cause fuga peligrosa durante el vuelo.

11.- Una extensión o retracción del tren de aterrizaje o que la puerta del tren de aterrizaje se abra o cierre durante el vuelo.

12.- Componentes del sistema de frenos que resulte en la pérdida de fuerza que actúa sobre los frenos cuando la aeronave esta en movimiento sobre la tierra.

13.- Estructura de la aeronave que requiera reparación mayor.

14.- Hendiduras, deformación permanente, o corrosión de la estructura de la aeronave, si es mas del máximo aceptable por el manufacturero o la DGAC. y

15.- Componentes del sistema de la aeronave, o sistemas que resultén en tomar acciones de emergencia durante el vuelo que no sea el de apagar un motor.

B) Para el propósito de esta sección "durante el vuelo" significa el período desde el momento que la aeronave deja la superficie de la tierra en el despegue hasta que toca la superficie de la tierra en el aterrizaje.

C) En adición a lo reportes requeridos por el párrafo (A) de esta sección, cada propietario de certificado, debe reportar cualquier otra falla, mal funcionamiento, o defecto que sea detectado u ocurra en la aeronave en cualquier momento y que en su opinión, esta haya puesto en peligro la operación segura de la aeronave usada por él.

D) Cada propietario de certificado debe enviar cada reporte requerido por esta sección, por escrito, cubriendo cada periódo de 24 horas comenzando a las 0900 horas local de cada día y finalizando a las 0900 horas local del siguiente día, a la DGAC. Cada reporte o incidente durante un periódo de 24 horas debe ser enviado por correo o entrega personal a la DGAC dentro de las siguientes 72 horas. Sin embargo, un reporte que se vence, en un día no laborable puede ser entregado el día siguiente laborable.

E) El propietario de certificado debe transmitir los reportes requeridos por esta sección en una manera o en una forma que sea conveniente a su sistema de comunicación y procedimientos, y debe incluir en el reporte diario toda la información siguiente como sea disponible con la información completa suministrada tan pronto esté disponible.

1.- Tipo y número de identificación de la aeronave.

2.- El nombre del operador.

3.- La fecha, número de vuelo, y etapa de vuelo durante la cual el incidente ocurrió (ej. pre-vuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso, aterrizaje e inspección).

4.- Los procedimientos de emergencia realizado (ej. aterrizaje fuera de itinerario y descenso de emergencia).

5.- La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.

6.- Identificación de la pieza y el sistema envuelto, incluyendo información disponible relacionada con el tipo de designación del componente mayor y el tiempo desde la revisión o reparación general.

7.- Aparente causa de la falla, funcionamiento defectuoso o defecto (ej. desgaste, grieta, diseño deficiente, o error del personal).

8.- Si la pieza fue reparada, reemplazada, enviada al manufacturero, o se tomó otra acción.

9.- Si la aeronave fue suspendida de vuelo.

10.- Otra información conveniente necesaria para una identificación más completa o acción correctiva.

F) No es requerido que un propietario de certificado reporte una falla, funcionamiento defectuoso, o defecto bajo esta sección si la falla, funcionamiento defectuoso o defecto ha sido reportado por el propietario de certificado bajo los requerimietnos de reporte de accidente de la subparte E de la parte III de estas regulaciones.

G) Ninguna persona puede retener un reporte.

H) Cuando el propietario de certificado obtiene información adicional, incluyendo información del manufacturero u otra agencia concerniente a un reporte requerido por esta sección, debe remitir inmediatamente a la DGAC, este reporte como suplemento del primer reporte y hacer referencia de la fecha y lugar en que se envió el primer reporte.

6.299 RESUMEN DE REPORTE DE INTERRUPCION MECANICA.

Cada propietario de certificado debe regularmente y con puntualidad enviar un reporte con un resumen sobre las siguientes ocurrencias a la DGAC.

A) Cada interrupción de un vuelo, un cambio no programado de una aeronave en ruta, una parada o desviación de una ruta, causada por dificultades o mal funcionamiento mecánicos, conocidos o sospechados, los cuales no requieren ser reportados bajo la sección 6.298.

B) El número de motores removidos prematuramente por causa de mal funcionamiento, falla o defecto, listado por marca y modelo y el tipo de aeronave en el cual estaba instalado.

6.300 REPORTES DE REPARACION Y ALTERACION.

A) Cada propietario de certificado debe, al completar una alteración mayor, reparación mayor de la estructura, motores de la aeronave, o componentes preparar un reporte de lo efectuado.

B) El propietario de certificado debe remitir una copia de cada reporte de una alteración mayor a la DGAC, y debe mantener una copia disponible de cada reparación mayor para inspección de la DGAC.

6.301 AUTORIZACION DE AERONAVEGABILIDAD. BITACORA DE LA AERONAVE.

A) Ningún propietario de certificado puede operar una aeronave después de haberle efectuado mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones a menos que el propietario del certificado o la persona con quien el propietario de certificado coordinó para la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, ejecute lo siguiente:

1.- Una autorización de aeronavegabilidad.

2.- Una entrada apropiada en la Bitácora de la aeronave.

B) La autorización de aeronavegabilidad o la entrada en la bitácora requerida en el párrafo (A) de esta sección debe:

1.- Ser preparada de acuerdo con los procedimientos señalados en el manual del propietario de certificado;

2.- incluir una certificación que:

(I) El trabajo fue ejecutado de acuerdo con los requerimientos del manual de propietario de certificado;

(II) Todas las partes requeridas para inspección, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue completado satisfactoriamente.

(III) No existe ninguna condición conocida que impida la aeronavegabilidad de la aeronave, y

(IV) En cuanto al trabajo efectuado se refiere, la aeronave está en condición para operar con seguridad.

3.- Esté firmada por un mecánico o reparador autorizado y certificado, excepto que el reparador certificado puede firmar la autorización o entrada sólo para el trabajo que él esté empleado y este certificado.

No obstante el subpárrafo (3) de este párrafo, después de mantenimiento, o alteraciones realizadas por una estación reparadora certificada y aceptable por la DGAC, la autorización de aeronavegabilidad o la entrada a la Bitácora, o los diarios de navegación requeridos por el párrafo (a) de esta sección pueden ser firmados por una persona autorizada de esa estación de reparación.

C) Cuando un formulario de autorización de aeronavegabilidad es preparado, el propietario de certificado debe dar una copia al piloto al mando y debe mantener un récord de esto durante dos meses.

D) En lugar de repetir cada una de las condiciones de la certificación requerida por el párrafo 6.301(b), la aerolínea u operador comercial puede establecer en su manual que la firma de un mecánico o reparador certificado autorizado, constituye esa certificación.

6.302 RECORDS DE COMUNICACION: AEROLINEAS DOMESTICAS Y BANDERA.

Cada aerolínea doméstica y bandera, debe grabar cada contacto de radio en ruta entre la aerolínea y sus pilotos y debe mantener esa grabación por 30 días.

6.303 RETENCION DE CONTRATOS Y ENMIENDAS: OPERADORES COMERCIALES.

Cada operador comercial debe mantener una copia de cada contrato escrito bajo el cual él provea servicios como operador comercial por un período mínimo de un año después de la fecha de ejecución del contrato. En el caso de un contrato verbal debe mantener un memorándum citando los elementos, y de cualquier enmienda a ellos, por un período mínimo de un año después de la fecha de ejecución de ese contrato o cambio.

SUB-PARTE W - CERTIFICADO DE TRIPULANTE: INTERNACIONAL.

6.304 APLICABILIDAD.

Esta sub-parte describe los certificados que son expedidos a ciudadanos de este país quienes son empleados por una aerolínea u operadores comerciales como tripulantes de vuelo o tripulantes en aeronaves civiles registradas en este país y envueltos en comercio aéreo internacional. El propósito del certificado es de facilitar la entrada y salida de esos tripulantes en los estados contratantes de la OACI. Los certificados son expedidos bajo el anexo 9, como está enmendado, en la Convención sobre Aviación Civil Internacional.

6.305 APLICACION Y EXPEDICION.

A) La aplicación para un certificado de tripulante se hace en un formulario y de un modo descrito por la DGAC.

B) El propietario de un certificado de tripulante expedido bajo esta subparte, o el operador comercial donde el tripulante está empleado, debe remitir el certificado para su cancelación a la DGAC al término del trabajo del tripulante con ese aerolínea u operador comercial.

SUB-PARTE X. SEGURIDAD DEL OPERADOR DE AERONAVES.

6.306 APLICABILIDAD.

Esta subparte describe las reglas de la seguridad de aviación que gobiernan las operaciones de los propietarios de certificados de operacion emitidos por la DGAC, comprometidos en operaciones regulares de pasajeros u operaciones charter de pasajeros. Esta subparte no aplica a las operaciones de carga.

6.307 DEFINICIONES.

Las siguientes son definiciones de términos usados en esta sub-parte:

A) "Propietario de certificado" significa una persona que posee un certificado de operación de la autoridad de Aviación Civil (DGAC) cuando esa persona está comprometida en operaciones regulares de pasajeros o charters de pasajeros o ambas.

B) "Configuración de asientos de pasajeros", significa el número total de asientos para lo cual la aeronave fue certificada, que pueden estar disponibles para el uso de pasajeros abordo de un vuelo e incluye ese asiento que en algunas aeronaves puede ser utilizado por un representante de la DGAC para conducir chequeos de vuelo y también está disponible para pasajeros en otras ocasiones.

C) "Flete privado" (charter) significa cualquier flete en el cual el fletador emplea la capacidad total de una aeronave para el transporte de:

(1) Pasajeros en movimientos aéreos civiles o militares conducido bajo contrato con el gobierno de este país o el gobierno de otra nación extranjera; o

(2) Pasajeros invitados por el fletador y los costos son cargados completamente al fletador y no directa o indirectamente a los pasajeros individuales.

D) "Flete Público" significa cualquier flete que no sea privado.

E) "Operaciones de pasajeros regulares" significa ofrecer al público servicios de transportación aérea, para pasajeros desde terminales aéreas identificadas, a tiempos fijados anunciados en una lista de vuelos u horarios publicados en periódicos, revistas u otros medios publicitarios.

F) "Area estéril" significa un área a la cual el acceso es controlado por la inspección de personas y propiedades de acuerdo con un programa de seguridad aprobado.

6.308 PROGRAMA DE SEGURIDAD: ADOPCION E IMPLEMENTACION.

A) Cada propietario de certificado debe adoptar y llevar a cabo un programa de seguridad que reúna los requerimientos de la sección 6.309 para cada una de las siguientes operaciones programadas o charter público de pasajeros:

(1) Cada operación con una aeronave que tenga una capacidad de 60 o más asientos.

(2) Cada operación que provea acceso al desembarco de pasajeros, que no sea de otra manera controlada por un propietario de certificado usando un programa de seguridad aprobado, a un área estéril.

B) Cada propietario de certificado que haya obtenido aprobación de la DGAC para un programa de seguridad para operaciones no listadas en el párrafo (A) de esta sección, debe llevar a cabo las medidas de ese programa.

6.309 PROGRAMA DE SEGURIDAD: FORMA, CONTENIDO Y DISPONIBILIDAD.

A) Cada programa de seguridad requerido por la sección 6.308 debe:

(1) Proveer la seguridad de personas y propiedades viajando en transportación aérea, contra actos de violencia criminal y pirateria aérea;

(2) estar escrito y firmado por el propietario de certificado la autoridad delegada en este asunto.

(3) incluir los artículos listados en el párrafo (b) de esta sección, como está requerido por la sección 6.308; y

(4) estar aprobados por la DGAC.

B) Cada programa de seguridad requerido por la sección 6.308 debe incluir lo siguiente;

(1) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y el equipo usado para ejecutar las funciones de revisión especificadas en la sección 6.310.

(2) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipo usado para efectuar las funciones de control sobre la aeronave y las facilidades especificadas en la sección 6.313.

(3) Los procedimientos usados para cumplir con los requerimientos aplicables de la sección 6.315 respecto a los agentes de la ley.

(4) Los procedimientos usados para cumplir con los requerimientos de la sección 6.316 respecto al uso de los sistemas de rayos x.

(5) Los procedimientos usados para cumplir con los requerimientos de la sección 6.317, respecto a amenaza de bomba y piratería aérea.

(6) Los procedimientos usados para cumplir con los requerimientos aplicables de la sección 6.311.

(7) El curriculum usado para efectuar el entrenamiento requerido por la sección 6.319.

C) Cada propietario de certificado que posea un programa de seguridad aprobado debe:

(1) Mantener al menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina principal.

(2) Mantener una copia completa o la porción pertinente de su programa de seguridad aprobado o las instrucciones implementadas, apropiadas en cada aeropuerto donde se esté realizando chequeos de seguridad.

(3) Hacer que estos documentos estén disponibles para inspección, cuando sean requerido por la DGAC.

(4) Mantener la disponibilidad de la información contenida en el programa de seguridad solo para aquellas personas con necesidad operacional de conocer el contenido.

(5) cualquier personal que solicite esa información, refieralo a la DGAC.

6.310 REVISION DE PASAJEROS Y PROPIEDADES.

A) Cada propietario de certificado requerido a conducir revisiones bajo un programa de seguridad, debe usar los procedimientos incluídos, y las facilidades y equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, para evitar o detectar el transporte a bordo de aeronaves, de cualquier dispositivo explosivo, incendario o un arma mortífera o peligrosa en o cerca de una persona individual. Así como también el transporte de cualquier explosivo o dispositivo incendiario en el equipaje chequeado.

B) Cada propietario de certificado requerido a conducir revisiones bajo un programa de seguridad, debe negarse a transportar.

(1) Cualquier persona que no consienta o permita el registro de su persona de acuerdo con el sistema de revisión descrito en el párrafo (a) de esta sección; y

(2) Cualquier propiedad de una persona que no permita el registro o inspección de esa propiedad de acuerdo con los sistemas de revisión descritos en el párrafo (a) de esta sección.

6.311 PREVENCION, MANEJO DE ASALTOS E INTENTOS DE SABOTAJE.

A-) Cada propietario de certificado debe:

(1) Proveer y usar un coordinador de seguridad en tierra y en vuelo para cada vuelo doméstico o internacional, como está requerido por su programa de seguridad aprobado; y

(2) designar al piloto al mando como el coordinador de seguridad en vuelo, como está requerido por su programa de seguridad aprobado.

B-) Coordinador de seguridad en tierra: Cada coordinador de seguridad de tierra debe llevar a cabo sus deberes especificados en el programa de seguridad del propietario de certificado.

C-) Coordinador de seguridad en vuelo. El piloto al mando de cada vuelo debe llevar a cabo sus deberes como coordinador de seguridad en vuelo, especificados en el programa de seguridad aprobado del propietario de certificado.

6.312 RESERVADO.

6.313 SEGURIDAD DE AERONAVES E INSTALACIONES.

Cada propietario de certificado requerido para conducir una revisión bajo un programa de seguridad usará los procedimientos incluídos y las facilidades y equipo descritos, en su programa de seguridad aprobado para efectuar las siguientes funciones de control con respecto a cada operación de aeronaves para la cual la revisión está requerida.

A) Prohibir el acceso no autorizado a la aeronave.

B) Asegurarse que el equipaje transportado en la aeronave sea chequeado por un agente responsable.

C) Asegurarse que la carga y el equipaje chequeado transportado abordo de la aeronave sea manejado de manera que se prohiba el acceso no autorizado.

D) Conducir una inspección de seguridad de la aeronave antes de ponerla en servicio y después que haya sido dejada desatendida.

6.314 (Reservado)

6.315 OFICIALES REPRESENTANTE DE LA LEY.

Cada propietario de certificado comprometido en operaciones de pasajeros programado o charter público debe:

1.- Si el chequeo de seguridad es requerido para una operación charter público por el párrafo 6.308 (A) de esta sub-parte, o para una operación de pasajero programada por el párrafo 6.308 (B), tendra a su disposición un número apropiado de representantes de la ley calificados, aceptables a la DGAC.

Disponible para responder a un incidente y proporcionar a sus empleados incluyendo tripulantes, como sea conveniente, información actualizada con respecto a los procedimientos para obtener la ayuda de los representantes de la ley en ese aeropuerto.

6.316 EL USO DE SISTEMAS DE RAYOS X.

A) Ningún propietario de certificado puede usar un sistema de rayos X dentro del país para inspeccionar equipaje de mano o artículos a ser chequeados, a menos que sea específicamente autorizado bajo un programa de seguridad requerido por la sección 6.308 de esta sub-parte o usar tal sistema contrario a su programa de seguridad aprobado. La DGAC le autoriza a los propietarios de certificado a usar sistemas de rayos X para inspeccionar artículos portátiles o chequeados bajo un programa de seguridad aprobado si el propietario de certificado muestra que reúne los estándares de eficiencia citados por la DGAC para sistemas de rayos X de gabinete designado primordialmente para la inspección de equipaje de mano y muestra que:

(1) Un programa para entrenamiento inicial y recurrente del operador del sistema está establecido, que incluye entrenamiento en seguridad de radiación, el uso eficiente del sistemas de rayos X, y la identificación de armamentos y otros artículos peligrosos.

(2) Hay procedimientos establecidos para asegurar que cada operador del sistema está provisto de un dosímetro personal individual (tal como una chapa de película o dosímetro termolumínico). Cada dosímetro usado será evaluado a final de cada mes, y los records o tiempo de servicio del operador y los resultados de las evaluaciones del dosímetro serán mantenidos por el propietario de certificado; y

(3) El sistema tiene la capacidad de alcanzar los requisitos de imagen, presentada en el programa de seguridad aprobado de la aerolínea usando la cuña escalonada especificada en la American Society for Testing and Material Standards F792-82.

B) Ningún propietario de certificado puede usar un sistema de rayos X dentro de este país a menos que deutro de los doce meses calendario anteriores se haya hecho una investigación de radiación que muestre que el sistema reúne los estandares de eficiencia aplicables citados por la DGAC.

C) Ningún propietario de certificado puede usar un sistema de rayos X después que el sistema ha sido instalado inicialmente o después que ha sido movido de un sitio para otro, a menos que se haya hecho una investigación de radiación que muestra que el sistema reúne los standares de eficiencia aplicables citados por la DGAC excepto que una investigación de radiación no sea requerida para un sistema de rayos X, que sea mudado para otro sitio si el propietario de certificado muestra que el sistema esta diseñado y que puede ser mudado sin alterar su eficiencia.

D) Ningún propietario de certificado puede usar un sistema de rayos X que no esté en completo cumplimiento con cualquier notificación de defecto u orden de modificación expedido para ese sistema a menos que la DGAC haya sido informada por las autoridades apropiadas que el defecto o falla en cuestión no crea un riesgo significativo o daño, incluyendo daño genético a cualquier persona.

E) Ningún propietario de certificado puede usar un sistema de rayos X para inspeccionar equipaje de mano a ser chequeados a menos que una señal este puesta en un lugar notable en la estación de chequeo y sobre el sistema de rayos X que le informe a los pasajeros que tales artículos están siendo inspeccionados por rayo X y les avise que saquen de sus equipajes de mano las películas fotográficas (rollos) de alta velocidad antes que su equipaje sea chequeado. Esta señal también le informará a los pasajeros que pueden solicitar que se les haga una inspección de sus equipos fotográficos y paquetes de películas sin exponer al sistema de rayos X.

F) Cada propietario de certificado debe mantener por lo menos una copia de los resultados de la investigación de radiación llevada a cabo más reciente bajo el párrafo (B) o (C) de esta sección y la tendrá disponible para inspección a solicitud de la DGAC en cada una de las siguientes localidades.

1.- Oficina principal del propietario de certificado; y

2.- el lugar donde el sistema de rayos X está en operación.

6.317 AMENAZAS DE BOMBA O PIRATERIA AEREA.

A) Al recibo de una amenaza de bomba contra una aeronave en específico, cada propietario de certificado intentará determinar si hay o no algún artefacto, explosivo o incendiario abordo de la aeronave involucrada, haciendo lo siguiente:

1.- Conduciendo una inspección de seguridad en el suelo antes del próximo vuelo o si la aeronave está volando, inmediatamente después de su próximo aterrizaje.

2.- Si la aeronave está siendo operada en tierra, avisarle al piloto al mando que someta inmediatamente la aeronave para una inspección de seguridad.

3.- Si la aeronave está en vuelo avisar inmediatamente al piloto al mando de toda la información pertinente disponible, para que tome la acción de emergencia necesaria.

B) Inmediatamente después de recibir información, de que un acto o sospecha de acto de piratería aérea ha sido cometido, el propietario de certificado notificará la DGAC. Si la aeronave está en espacio aéreo bajo otro que no sea jurisdicción de este país, el propietario de certificado también notificará las autoridades apropiadas del Estado del territorio donde se encuentre la aeronave y si la aeronave está en vuelo, a las autoridades correspondientes del estado donde la aeronave va a aterrizar. La notificación a la autoridad indicada de control de tráfico aéreo es suficiente para llenar este requisito.

6.318 TRANSPORTE DE PASAJEROS BAJO CONTROL DE ESCOLTA ARMADA REPRESENTANTES DE LA LEY.

A) Excepto como está descrito en el párrafo (E) de esta sección, ningún propietario de certificado requerido para conducir chequeos bajo un programa de seguridad puede llevar un pasajero bajo custodia de una escolta armada representante de la ley abordo de una aeronave que requiera chequeo de seguridad, a menos que:

1.- La escolta armada representante de la ley es un oficial, y es requerido por las autoridades apropiadas para mantener la custodia y control de una persona en indiviual abordo de una aeronave.

2.- El propietario de certificado es notificado por la entidad gubernamental responsable al menos 1 hora antes o en caso de emergencia tan pronto como sea posible antes de la salida del vuelo.

(I) De la identidad del pasajero que va ser transportado y el vuelo donde se propone llevar el pasajero; y

(II) si el pasajero está considerado a estar o no en la maxima categoría de riesgo.

3.- Si el pasajero es considerado estar en la máxima categoría de riesgo, que el pasajero este bajo el control de al menos dos escolta de ley y ningún otro pasajero puede estar bajo el control de esos dos escoltas de la ley.

4.- No más de un pasajero, que al propietario de certificado se le haya notificado que es categoría de máximo riesgo, puede ser transportado en la aeronave.

5.- Si el pasajero no está considerado en categoria de máximo riesgo, el pasajero debe estar al menos bajo el control de un escolta de la ley, y no mas de dos de estas personas pueden ser llevadas bajo el control de un solo escolta de la ley.

6.- Se le asegure al propietario de certificado, antes de la salida, de parte de cada escolta que:

(I) El oficial está equipado adecuadamente con los equipos necesarios para usarlo en caso de que haya que controlar al pasajero.

(II) cada pasajero bajo el control de la escolta ha sido registrado y no tiene encima o cerca de su persona o propiedad cualquier cosa que pueda ser usado como un arma mortal o peligrosa.

7.- Cada pasajero bajo el control de una escolta de la ley es:

(I) Embarcado antes que los otros pasajeros cuando se estén embarcando en el aeropuerto donde se origina el vuelo y desembarcado en el destino después que todos los pasajeros hayan desembarcado;

(II) sentado en el último asiento de atrás de los pasajeros cuando se esté abordando en el aeropuerto donde se origina el vuelo; y

(III) sentado en un asiento que no esté ubicado cerca de ninguna salida; y

8.- la escolta debe sentarse entre el pasajero y el pasillo.

B) Ningún propietario de certificado operando una aeronave bajo el párrafo (A) de esta sección puede:

1.- Servir comida, bebida o proporcionar utensilios de metal para comer a un pasajero bajo el control de una escolta representante de la ley mientras esté abordo de la aeronave a menos que esté autorizado para hacerlo por parte de la escolta.

2.- Servir a la escolta o al pasajero bajo el control de la escolta ninguna bebida alcohólica mientra estén abordo de la aeronave.

C) Cada escolta representante de la ley transportado, bajo lo permitido en el párrafo (A) de esta sección debe, en todo momento, acompañar al pasajero bajo el control de escolta y mantenerlo bajo vigilancia mientras esté abordo de la aeronave.

D) Ningún escolta representante de la ley transportado bajo el párrafo (B) de esta sección o cualquier pasajero bajo el control de escolta puede tomar bebidas alcoholicas mientras estén abordo de la aeronave.

E) Esta sección no aplica al transporte de pasajeros bajo escolta voluntaria de protección.

6.319 ENTRENAMIENTO.

A) Ningún propietario de certificado puede utilizar a ninguna persona como un coordinador de seguridad a menos que, dentro de los doce meses calendario anteriores, esa persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de seguridad como esta especificado en el programa de seguridad aprobado del propietario de certificado.

B) Ningún propietario de certificado puede utilizar a ninguna persona como un miembro de tripulación en cualquier vuelo doméstico o internacional a menos que dentro de los 12 meses calendario anteriores esa persona haya satisfactoriamente completado el entrenamiento de seguridad requerido por el párrafo 6.173 (B) (3) (V) de la sub-parte N de esta parte y como está especificado en el programa de seguridad aprobado del propietario de certificado.

6.320 APROBACION DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y ENMIENDAS.

A) A menos que sea de otro modo autorizado por la DGAC, cada propietario de certificado requerido a tener un programa de seguridad para una operación de pasajeros debe remitir su programa de seguridad propuesto a la DGAC para aprobación al menos 90 días anteriores a la fecha del inicio de las operaciones de pasajeros. Dentro de los 30 días de recibir el programa la DGAC aprueba el programa o notifica al propietario de certificado para que modifique el programa para cumplir con los requisitos aplicables de esta sub-parte.

B) La DGAC puede enmendar un programa de seguridad aprobado, si determina que la seguridad y el interés público requieren la enmienda, como sigue:

1.- La DGAC notifica al propietario de certificado, por escrito, de la enmienda propuesta, fijando un periódo de no menos de 30 días dentro de los cuales ella puede remitir información escrita, puntos de vistas y argumentos sobre la enmienda.

2.- Después de considerar todo el material aplicable, la DGAC notifica al propietario de certificado sobre cualquiera enmienda adoptada o la anulación de la notificación. La enmienda se hace efectiva en no menos de 30 días después que el propietario de certificado recibe la notificación, a menos que el propietario de certificado le pida a la DGAC que reconsidere la enmienda, en tal caso la fecha de efectividad es determinada por la DGAC.

3.- Si la DGAC considera que hay una emergencia exigiendo acción inmediata con respecto a seguridad en el transporte aéreo o en el comercio aéreo que hace el procedimiento en este párrafo impracticable o contrario al interés general, la DGAC puede expedir una enmienda, efectiva sin demora, a la fecha que el propietario de certificado recibe la notificación, en tal caso, la DGAC incorpora los resultados y una declaración breve de las razones para ello, en la notificación de la enmienda que será implementada.

C) Un propietario de certificado puede remitir una solicitud a la DGAC para enmendar su programa. La solicitud debe ser remitida a la DGAC por lo menos 30 días antes de la fecha que ella propone para que la enmienda sea efectiva a menos que un período más corto sea permitido por la DGAC. Dentro de 15 días después de recibir una enmienda propuesta, la DGAC aprueba o niega la solicitud. Dentro de 30 días después de recibir de la DGAC una nota de rechazo para aprobación de la solicitud para enmienda, el solicitante puede pedirle a la DGAC que reconsidere el rechazo para la enmienda.

6.321 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

A solicitud de la DGAC, cada propietario de certificado debe proporcionar evidencia del cumplimiento con esta sub-parte y su programa de seguridad aprobado.

APENDICE A

BOTIQUIN DE PRIMEROS AUXILIOS Y BOTIQUIN PARA EMERGENCIAS MEDICAS

BOTIQUIN DE PRIMEROS AUXILIOS

Un botiquín de primeros auxilios requerido por la sección 6.115 párrafo (d), debe cumplir(llenar) las siguientes especificaciones y requerimientos:

(1) Cada botiquín de primeros auxilios debe ser a prueba de polvo y humedad, y contener solamente materiales que cumplan con las especificaciones aprobadas.

(2) Botiquines de primeros auxilios que son requeridos deben ser distribuídos equitativamente y prácticamente a través de la aeronave y que sean rápidamente accesible a los auxiliares de cabina.

(3) El número mínimo de botiquines de primeros auxilios requeridos está presentado en la siguiente tabla:

Número de asientos de pasajeros	Número de botiquines 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), cada botiquín de primeros auxilios debe contener por lo menos lo siguiente, o cualquier otro contenido aprobado:

Contenido	Cantidad
Vendaje adhesivo compresado (1 pulgada)	16
Isopos antisépticos	20
Inhalador de amoníaco	10
Vendaje compresado	8
Vendaje triangular compresado (40 pulgadas)	5
Pomada para quemaduras de 1/8 onzas o su equivalente de algún remedio para quemaduras.	6

APENDICE A

Contenido (cont.)	Cantidad
Torniquete para brazos, no inflable	6
Torniquete para pierna	1
Rollo de vendaje, 4 pulgada	4
Cinta adhesiva, 1 pulgada rollo stándard	2
Tijera de vendaje	1

(5) Los torniquetes de brazos y piernas que no quepan dentro del botiquín de primeros auxilios pueden ser guardados en un lugar rápidamente accesible que esté cerca del botiquín.

BOTIQUIN PARA EMERGENCIAS MEDICAS

El botiquín aprobado de emergencias médicas requerido por la sección 6.115 para vuelos de pasajeros, debe llenar las siguientes especificaciones y requerimientos:

(1) El equipo de emergencias médicas aprobado debe ser almacenado en forma segura y ser mantenido libre de polvo, humedad y temperatura que lo deteriore.

(2) Durante la operación de cada aeronave que transporte pasajeros debe haber a bordo un botiquín de emergencias médicas aprobado, localizado de tal manera que sea rápidamente alcanzado por la tripulación.

(3) El botiquín de emergencias médicas aprobado debe contener, como mínimo, lo siguiente:

CONTENIDO	CANTIDAD
Instrumento para medir presión arterial	1
Estetoscópio	1
Conducto para aire (tráquea) 3 tamaños	3
Jeringas del tamaño necesario para suministrar el medicamento requerido	4
Inyección de Dextrosa al 50% 50cc.	1
Tabletas de Nitroglicerina	10
Epinefrina 1:1000 (ampolla para una dosis simple o equivalente)	2
Difenhidramina HCl inyectable (ampolla para una dosis simple o equivalente)	2
Instrucciones para usar los medicamentos del botiquín	1

APENDICE B
GRABADORA DE VUELO DE LA AERONAVE, ESPECIFICACIONES REQUERIDAS POR LA SECCION 6.134 DE LA SUB-PARTE K.

INFORMACION	MARGEN	EXACTITUD, MINIMA GRABADORA Y TRANSCRIPCION	INTERVALO DE GRABACION MAXIMO (SEGUNDOS)
Tiempo	———	(+)(-) 0.125 % por hora, excepto que la exactitud no necesita exceder (+)(-) 4 segundos.	60
Altitud	(-)1,000 a la máxima altitud certificada de la aeronave.	(+)(-)100 a (+)(-)700 pies	1
Velocidad	100 a 450 nudos ó 100 nudos a 1.0 VD cual sea mayor.	(+)(-)10 nudos a temperatura ambiente. (+)(-)12 nudos a baja temperatura.	1
Aceleración Vertical	(-)3g a (+)6g	(+)(-)2g estabilizado. (+)(-)10% momentáneo.	0.25 (ó 1 segundo en el cual los picos máximos o mínimos son grabados).
Rumbo	360 grados	(+)(-)2 grados	1
Posición de inclinación longitudinal (cabeceo)	(+)(-)75 grados	(+)(-)2 grados	1
Posición de inclinación lateral (alabeo).	(+)(-)180 grados	(+)(-)2 grados	1
Aceleración lateral (en lugar del ángulo de resbalamiento lateral).	(+)(-)1.0g	(+)(-)0.5g estabilizado. (+)(-)10% momentáneo.	0.25 (ó 1 segundo en el cual los picos máximos o mínimos son grabados).

APENDICE B

GRABADORA DE VUELO DE LA AERONAVE, ESPECIFICACIONES REQUERIDAS POR LA SECCION 6.134 DE LA SUB-PARTE K.

INFORMACION	MARGEN	EXACTITUD, MINIMA GRABADORA Y TRANSCRIPCION	INTERVALO DE GRABACION, MAXIMO (SEGUNDOS)
Angulo de resbalamiento lateral (en lugar de la aceleración lateral).	(+)(-)30 grados	(+)(-)2 grados	0.5
Posición del compensador de cabeceo.	Recorrido completo.	(+)(-)1 grado ó (+)(-)5% cual sea mayor.	2
Columna de control o posición de la superficie de control de cabeceo.	Recorrido completo.	(+)(-)2 grados	1
Timón de mando o posición de la superficie de control lateral.	Recorrido completo.	(+)(-)2 grados	1
Pedal del timón de dirección o posición de la superficie de control de guiñada.	Recorrido completo.	(+)(-)2 grados	0.5
Potencia de cada motor.	A máxima potencia.	(+)(-)2%	4

APENDICE B

GRABADORA DE VUELO DE LA AERONAVE, ESPECIFICACIONES REQUERIDAS POR LA SECCION 6.134 DE LA SUB-PARTE K.

INFORMACION	MARGEN	EXACTITUD, MINIMA GRABADORA Y TRANSCRIPCION	INTERVALO DE GRABACION MAXIMO (SEGUNDOS).
Posición de cada reversible.	Asegurado y en reversa.	_____	4
Flaps de los bordes de salida o el control de posición de los flaps en la cabina.	Cada posición y recorrido completo.	(+)(-)3 grados	2
Flaps del borde de ataque o el control de posición de los flaps en la cabina.	Cada posición y recorrido completo.	_____	2
Angulo de ataque.	(-)20 grados. a (+) 40 grados.	(+)(-)1	0.5

INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

APENDICE C

CRITERIO PARA LA DEMOSTRACION DE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVACUACION DE EMERGENCIA BAJO LA SECCION 6.109

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 debe realizar con cada ventana cubierta y cada puerta cerrada, para minimizar los efectos de la 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 de la aeronave.

2) La aeronave 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 de la aeronave puede ser usado para ayudar a los participantes a alcanzar la tierra.

4) El sistema eléctrico normal de la aeronave 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 propietario de certificado.

6) Cada puerta y salida externa y cada puerta interna o cortina debe estar en posición para simular un despegue normal.

7) Se deben usar personas saludables que representen una carga de pasajeros. Por lo menos el 30% debe ser mujer, el 5% debe ser mayor de 60 años incluyendo algunas mujeres, por lo menos el 5% pero no más del 10% deben ser muchachos menores de 12 años distribuídos entre esas edades.

APENDICE C

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 pasajero.

Tripulantes, mecánicos y personal en entrenamiento, quienes mantienen u operan la aeronave en el curso normal de sus deberes no deben ser usados como pasajeros.

8) Ningún pasajero puede ser asignado a ningún asiento específico 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 distribuídos 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 de la aeronave debe ser representativa de la más alta capacidad de pasajero de la aeronave que el propietario de certificado opera o que se propone operar.

12) Cada 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 propietario de certificado no puede practicar, ensayar o describir la demostración a los participantes, ni puede ningún participante haber tomado parte en este tipo de demostración en los últimos 6 meses.

15) Las instrucciones al pasajero antes del despegue requerida por la sección 6.240 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 pueden ser instruídos en los procedimientos a seguir durante la demostración.

APENDICE C

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 una aerónave que cumplan con los requerimientos aplicables a salidas 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 la aeronave y deben ser designadas por el propietario de certificado sujeto a aprobación de la DGAC.

Por lo menos una salida a nivel de piso debe ser usada.

Todos los evacuados, excepto aquellos que usen las salidas sobre las alas abandonar la aeronave por medios provistos que sean parte del equipo de la aeronave.

19) El procedimiento aprobado del propietario 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 la aeronave y está en tierra. Los evacuados usando bancos o rampas permitido por el párrafo (3) de esta sección están considerados estar en tierra cuando ellos están sobre el banco o la rampa.

B) **Demostración de amarizaje:**

En la demostración se puede asumir que existe la claridad del día en el exterior de la aeronave y que todos los tripulantes requeridos para la demostración están disponibles.

APENDICE C

1) Si en el manual del propietario de certificado requiere el uso de pasajeros para ayudar en el lanzamiento de balsas salvavidas, los pasajeros que se necesiten deben estar abordo de la aeronave 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 de la aeronave después del amarizaje.

3) Después de recibir la señal de amarizaje, cada evacuado debe ponerse el chaleco salvavida de acuerdo al manual del propietario de certificado.

4) Cada balsa salvavida debe ser lanzada e inflada, de acuerdo al manual del propietario del certificado y todos los otros equipos de emergencia requeridos deben ser colocados en las balsas.

5) Cada evacuado debe entrar a una balsa salvavida y los miembros de la tripulación asignados a cada balsa salvavida deben indicarle el lugar y el uso de los equipos de emergencia abordo de la balsa.

6) Ya sea la aeronave, maqueta de la aeronave o un dipositivo flotante simulando un compartimiento de pasajero debe ser usado.

i) Si una maqueta de la aeronave es usada, debe ser una maqueta de tamaño real del interior de la aeronave y representativa de la misma, usada o propuesta a ser usada por el propietario de certificado y debe tener asientos adecuados para el uso de los evacuados.

La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercamente la operación de esas puertas y salidas en una aeronave.

ii) Si se usa un dispositivo flotante simulando un compartimiento de pasajeros, debe ser representativo lo máximo posible al compartimiento de pasajeros de la aeronave usada en las operaciones.

La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercamente la operación de esas puertas y salidas en una aeronave.

El dispositivo debe estar equipado con el mismo equipo de supervivencia que está instalado en la aeronave, para acomodar todas las personas participando en la demostración.

APENDICE D

REQUERIMIENTOS DEL ENTRENAMIENTO DE VUELO

Las maniobras y procedimientos requeridas por la sección [illegible] referente a entrenamiento de vuelo inicial, de transición y de ascenso están descritos en este apéndice y deben ser ejecutadas en vuelo, excepto que algunas maniobras y procedimientos pueden efectuarse en un simulador de aeronave con un sistema visual (simulador visual) en un simulador de aeronave sin un sistema visual (simulador no visual) en un dispositivo de entrenamiento o en una aeronave estática como está indicado por el símbolo apropiado en la columna respectiva que está opuesta a la maniobra o procedimiento.

Siempre que una maniobra o procedimiento es autorizada para ser efectuada en un simulador no-visual, esta 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 para 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.

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
El entrenamiento para pilotos debe incluir las siguientes maniobras y procedimientos como sean apropiadas para el tipo de aeronave y operaciones.															
I. Pre-vuelo															
a) Inspección visual del interior y exterior de la aeronave, la ubica ción de cada equipo a ser inspeccionado y la razon para inspeccionarlos.		B					AT					BU			
b) Uso de la lista de chequeo antes del encendido, control apropiado en el chequeo de los sistemas, procedimiento de encendido, chequeo del equipo electrónico y de radio, y la selección correcta de las frecuencias de radio navegacion y comunicación antes del vuelo.				B					AT					BU	
c) Carreteo (taxiing). Procedimientos de carreteo y estacionamiento cumpliendo con las instrucciones apropiadas de la autoridad de control de tráfico o con las de la persona conduciendo el entrenamiento.	B					AT					BU				
d) Chequeo antes del despegue incluyendo el chequeo de los motores.				B					AT					BU	

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
II. Despegues:															
a) Despegues normales, los cuales para el proposito de esta maniobra comienza cuando la aeronave es carreteada en posición sobre la pista que se va a usar.	B					AT					BU				
b) Despegues en condiciones de instrumento simulado al momento o antes de alcanzar la altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.			B					AT					BU		
c) Despegues con viento cruzado.	B					AT					BU				
d) Despegues con fallas simuladas del motor más crítico.			B					AT					BU		

(1) En un punto después de V1 y antes de V2, si a juicio de la persona conduciendo el entrenamiento es adecuado al tipo de aeronave bajo las condiciones existentes.

(2) En un punto tan cerca como sea posible después de V1 cuando V1 y V2 o V1 y VR son idénticos.

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
e) Despegues abortados, ejecutados durante la carrera normal de despegue después de alcanzar una velocidad razonable determinada por la caracteristica de la aeronave, en lo referente a largo de pista, condiciones de la superficie, dirección y velocidad del viento, energia de calor de los frenos y cualquier otro factor pertinente que pueda afectar adversamente la seguridad o la aeronave. Entrenamiento en uno de los despegues arriba mencionados debe ser efectuado de noche. Para pilotos en transición este requerimiento puede ser cumplido durante la experiencia operacional requerida por la sección 6.185 de esta parte efectuando un despegue normal de noche cuando un técnico aéreo chequeador sirviendo como piloto al mando ocupa una estación de piloto.				B					AT					BU	
III. Maniobras de vuelo y procedimientos.															
a) Giros con y sin spoilers.				B					AT					BU	
b) Vibración a VMO (mach buffet).				B					AT					BU	
c) Procedimientos de máxima autonomia de vuelo y alcance.				B					AT					BU	
d) Operación de los sistemas y controles en la estación del ingeniero de vuelo.				B					AT					PS	
e) Procedimiento aplicable a: estabilizador incontrolable o trancado (runaway/jammed)				B					AT					BU	

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
f) Procedimiento normal y anormal u operación alterna de los siguientes sistemas:															
(1) Presurización.					B					AT					BU
(2) Neumático.					B					AT					BU
(3) Aire acondicionado.					B					AT					BU
(4) Combustible y aceite.		B			B		AT			AT		BU			BU
(5) Eléctrico.		B			B		AT			AT		BU			BU
(6) Hidráulico.		B			B		AT			AT		BU			BU
(7) Controles de vuelo.		B			B		AT			AT		BU			BU
(8) Anti-hielo.				B					AT					BU	
(9) Piloto automático.				B					AT					BU	
(10) Sistema automático de aproximación u otra ayuda.	B			B					AT		SF			BU	
(11) Dispositivo de alarma de entrada a pérdida (stall warning).	B			B					AT		SF			BU	
(12) Radar de abordo.				B					AT					BU	
(13) Cualquier otro sistema equipo o ayuda disponible.				B					AT					BU	
(14) Mal funcionamiento o falla de los siguientes sistemas: Eléctrico, hidráulico, controles de vuelo e instrumento de vuelo.		B			B		AT			AT		BU			BU

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
(15) Mal funcionamiento o falla de los sistemas de flaps y tren de aterrizaje.		B.			B		AT			AT		BU			BU
(16) Falla del equipo de navegación o comunicación.				B					AT					BU	
g) Procedimiento de emergencia en vuelo incluyendo lo siguiente:															
1) Motores, calentador, compartimiento de carga, cabina de pasajeros, cabina de mando y fuegos eléctricos.		B			B		AT			AT		BU			BU
2) Control de humo.		B			B		AT			AT		BU			BU
3) Falla de motores.				B				AT			BU			BU	
4) Lanzamiento de combustible.		B			B		B			B		BU			BU
5) Cualquier otro procedimiento de emergencia descrito en el manual de vuelo apropiado.				B					AT					BU	
h) Virajes cerrados en cada dirección, cada viraje cerrado debe ser de un banqueo de 45 grados con un cambio de rumbo de al menos 180 grados pero no más de 360 grados.				P					PJ					PS	

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
i) Aproximaciones a pérdida en configuración de despegue (excepto si la aeronave usa cero flaps en configuración de despegue), en configuración limpio y en configuración de aterrizaje. Entrenamiento en una de las configuraciones anteriores debe ser efectuado durante giros con ángulo de banqueo de 15 a 30 grados.				B					AT					BU	
j) Recuperación de caracteristicas especificas de vuelo que son particulares al tipo de aeronave.				B					AT					BU	
k) Procedimiento de instrumento incluyendo lo siguiente:				B					AT					BU	
(1) Area de llegada y área de salida.				B					AT					BU	
(2) Uso del sistema de navegación incluyendo el seguimiento a los radiales asignados.				B					AT					BU	
(3) Patrón de espera.															
l) Aproximaciones por instrumentos. ILS.															
(1) Aproximación normal por instrumento ILS.	B					AT					BU				

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
(2) Aproximación ILS manualmente controlada con falla simulada de un motor que ocurre antes de iniciar el curso final de la aproximación y continúa hasta la toma de contacto en el aterrizaje o hasta que el procedimiento de aproximación frustrada es completada.	B							AT					BU		
m) Aproximaciones por instrumentos y aproximaciones frustradas que no sean ILS y que incluyan lo siguiente:					B					AT					BU
(1) Aproximaciones de no precisión, que el piloto tiende a usar.															
(2) En adición al sub-párrafo (1) de este párrafo por lo menos otra aproximación de no precisión y una aproximación frustrada que el piloto tiende a usar.			B					AT					BU		
En conexión con los párrafos III (k) y III (1) cada aproximación por instrumento debe ser efectuada de acuerdo a los procedimientos y limitaciones aprobados para la facilidad de aproximación que se está usando.															
La aproximación por instrumento comienza cuando la aeronave está sobre el punto fijo inicial de la aproximación (IAF) del procedimiento de aproximación que se está usando y termina cuando la aeronave hace contacto en la pista (aterriza) o cuando se															

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
completa la transición de configuración de aterrizaje a configuración de aproximación frustrada.															
n) Aproximaciones circulando deben incluir lo siguiente.	B							AT					BU		
(1) En la aproximación circulando la parte de la aproximación autorizada hasta la altura mínima del procedimiento que se está usando, debe ser efectuada bajo condiciones simuladas de instrumentos.															
(2) La aproximación circulando debe ser efectuada hasta los mínimos de altitud autorizada de la aproximación circulando seguido por cambios de rumbos y las maniobras necesarias (por referencia visual) de forma que se mantenga la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal en la pista al menos 90 grados del curso final de la aproximación en la parte de la aproximación por instrumento simulada.															
(3) La aproximación circulando debe ser ejecutada sin maniobras excesivas y sin exceder los límites de operación normales de la aeronave. El ángulo de banqueo no debe exceder 30 grados.															

PENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
Entrenamiento en maniobra de aproximación circulando no es requerido para pilotos empleados de un propietario de certificado sujeto a las reglas de la Parte-6, si el manual del propietario del certificado prohibe aproximaciones circulando en condiciones meteorológicas por debajo de 1000-3 (techo y visibilidad). Para un segundo al mando si el manual del propietario de certificado prohibe que el segundo al mando efectúe aproximaciones circulando_____															
o) Aproximaciones con cero flaps. Entrenamiento en esta maniobra no es requerido para un tipo de aeronave en particular si la DGAC determina que la probabilidad de falla en la extensión de los flaps en ese tipo de aeronave es extremadamente remota debido al diseño del sistema. Al tomar está determinación, la DGAC decide si el entrenamiento se basará en aproximaciones con los slats solamente y aproximaciones con los flaps extendidos parcialmente.	P							PJ					PS		

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
p) Aproximaciones frustradas incluyendo lo siguiente:															
(1) Ejecutar la aproximación frustrada durante la ejecución de una aproximación por instrumento ILS.			B					AT					BU		
(2) Otras aproximaciones frustradas.					B					AT					BU
(3) Una aproximación frustrada que incluya un procedimiento completo aprobado de aproximación frustrada.					B					AT					BU
(4) Aproximación frustrada que incluya falla de un motor.			B					AT					BU		
IV) Aterrizajes y aproximaciones para el aterrizaje:															
a) Aterrizaje normal.	B					AT					BU				
b) Aterrizaje y vuelta al aire (go around) con el estabilizador horizontal fuera de conpenzación.	P							PJ					PS		
c) Aterrizar en secuencia después de ejecutar un procedimiento de aproximación por instrumento ILS.	B							AT					BU		
d) Aterrizaje con viento cruzado.	B					AT					BU				

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
e) Maniobrando para aterrizar con falla simulada de motor como sigue:															
(1) Excepto como está previsto en el sub-párrafo (3) de este párrafo en el caso de una aeronave de 3 motores maniobrando para aterrizar con un procedimiento aprobado que se aproxime a la pérdida de dos motores (el del centro y uno de afuera).	P							PJ					PS		
(2) Excepto como está previsto en el sub-párrafo (3) de este párrafo en el caso de aeronaves multimotores maniobrando para aterrizar con una falla simulada del 50% de sus motores disponibles con la pérdida de potencia simulada en un solo lado de la aeronave.	P							PJ					PS		
(3) No obstante los requerimientos de los sub-párrafos (1) y (2) de este párrafo, los tripulantes de vuelo que cumplan con esos requerimientos en un simulador visual deben también:															
(i) Recibir entrenamiento en vuelo aterrizando con un motor inoperativo.															

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
(ii) En el caso del segundo al mando en ascenso para piloto al mando que anteriormente no ha ejecutado las maniobras requeridas por este párrafo en vuelo, debe cumplir con los requerimientos de este párrafo aplicable para entrenamiento inicial para pilotos al mando.															
(4) En el caso de los tripulantes de vuelo otros que no sean el piloto al mando deben ejecutar la maniobra de falla de motor simulado, fallando el motor más crítico.															
f) Aterrizando bajo condiciones simuladas de aproximación circulando.	B							AT					BU		
g) Aterrizaje abortado incluyendo un procedimiento normal de aproximación frustrada después que el aterrizaje es abortado. Para el propósito de esta maniobra el aterrizaje debe ser abortado aproximadamente 50 pies sobre la pista y aproximadamente sobre la zona de contacto de la pista.	B							AT					BU		
h) Aterrizaje con cero flaps, si la DGAC encuentra que la maniobra es apropiada para efectuarla en la aeronave.	P							PJ					PS		

APENDICE D

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	ENTRENAMIENTO INICIAL					ENTRENAMIENTO DE TRANSICION					ENTRENAMIENTO DE ASCENSO				
	AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR			AERONAVE		SIMULADOR		
	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EN VUELO	ESTATICO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO
i) Volar la aeronave sin presición hidráulica para los controles de vuelo (manual reversión) si aplica.			B					AT					BU		
Entrenamiento en aterrizajes y aproximaciones debe incluir los tipos y condiciones provistos en IV(a) hasta (i) pero no más de un tipo puede ser combinado cuando sea apropiado. Entrenamiento en uno de los aterrizajes descritos anteriormente debe ser ejecutado de noche para pilotos en transición este requerimiento puede ser cumplido durante la adquisición de la experiencia operacional requerida bajo el párrafo 6.185 de esta parte, ejecutando un aterrizaje normal cuando un piloto chequeador al mando está ocupando una estación de piloto.	B					AT					BU				

APENDICE E

REQUERIMIENTO PARA CHEQUEO DE PROFICIENCIA.-

Las maniobras y procedimientos requeridos por la sección 6.189, para los chequeos de proficiencia de pilotos, están descritos en este apéndice y deben ejecutarse en vuelo, excepto que ciertas maniobras y procedimientos pueden ejecutarse en un simulador de aeronave con un sistema visual (simulador visual), un simulador de aeronave sin un sistema visual (simulador no visual), o un dispositivo de entrenamiento como está indicado por el símbolo apropiado en la columna opuesta a la maniobra o procedimiento.

Siempre que una maniobra o procedimiento es autorizado para ser ejecutada en un simulador no visual, puede ser ejecutada en un simulador visual; cuando es autorizada a ejecutarse en un dispositivo de entrenamiento, puede ser ejecutada en simulador visual o en un simulador no visual.

Para los propósitos de este apéndice los siguientes símbolos significan:

P.- Piloto al mando.

B.- Ambos pilotos al mando y segundo al mando.

.- Un símbolo con un asterisco (B) indica que una condición en particular esta especificada en la columna de las maniobras y procedimientos.

#.- Cuando una maniobra es precedida por este símbolo (#) indica que la maniobra puede ser requerida en la aeronave a discreción de la persona que conduce el chequeo.

Durante las maniobras descritas en este apéndice, buen juicio con alto nivel de seguridad debe ser demostrado. Para determinar si se ha demostrado buen juicio, la persona conduciendo el chequeo considerará la implementación correcta de los procedimientos aprobados, las acciones ejecutadas basadas en análisis de situaciones para los cuales no hay procedimientos descritos o prácticas recomendadas, la prudencia y el cuidado que son esenciales para seleccionar la decisión correcta

Refiérase a las tablas de las siguientes páginas:

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
Los procedimientos y maniobras descritos en este Apéndice deben ser ejecutados de manera tal que demuestre satisfactoriamente conocimiento y habilidad con respecto A: (1) La aeronave, sus sistemas y componentes (2) Control apropiado de la velocidad, configuración, dirección, altitud y aptitud en conformidad con los procedimientos y limitaciones descritas en el manual de vuelo aprobado de la aeronave, en el manual de operaciones del propietario del certificado, lista de chequeo o cualquier otro material aprobado, relacionado con la aeronave; y (3) El cumplimiento con los procedimientos de aproximación, CTA u otro procedimiento aplicable. I.- Pre-vuelo (a) Exámen del equipo (oral o Escrito). Como parte del exámen práctico, el examen del equipo debe estar relacionado con las maniobras de vuelo, pero este examen no se dará mientras se estén ejecutando las maniobras de vuelo.					B	

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
El Exámen del Equipo debe cubrir: (1) Temas requiriendo un conocimiento práctico de la aeronave, grupo motor, sistemas componentes, operacional y factores de performancia. (2) Procedimientos normal, anormal y de emergencia, y las operaciones y limitaciones relacionadas con éstos; y (3) Las disposiciones apropiadas del manual de vuelo aprobado de la aeronave: La persona conduciendo el chequeo, puede aceptar como válido a este examen de equipo, el exámen de equipo dado al piloto en la escuela de tierra del propietario del certificado en los seis meses calendario anteriores.						
(b) Inspección de Pre-vuelo. El piloto debe: (1) Conducir una inspección visual actual del exterior y el interior de la aeronave.					B	B*

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
Localizando cada detalle y explicando brevemente el propósito del por qué se inspecciona; y (2) Demostrar el uso de la lista de chequeo antes del encendido, control apropiado en el chequeo de los sistemas, procedimiento de encendido, chequeo del equipo electrónico y de radio y la selección correcta de las frecuencias de radio navegación y comunicación antes del vuelo. Excepto para chequeos de vuelo requerido por el párrafo 6.178 (d) (2), la inspección de pre-vuelo puede ser sustituída por medios gráficos realísticos que presenten la localización y los detalles de una inspección de pre-vuelo y condiciones anormales. Si un ingeniero de vuelo es requerido como miembro de la tripulación de vuelo para un tipo de aeronave en particular, la inspección visual puede ser obviada bajo el párrafo 6.189 (d). (c) Carreteo (Taxiing). Esta maniobra incluye carreteo (rodaje), cumpliendo con todas las instrucciones apropiadas de la autoridad de control de tráfico o con las de la persona conduciendo el chequeo.		B				

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(En el caso que el segundo al mando esté tomando un chequeo de proficiencia, este carreteo se realizará hasta el extremo práctico permitido desde su posición de segundo al mando).						
(d) Chequeo de los motores, como está descrito para el tipo de aeronave.				B		
II.- Despegues						
(a) Normal. Un despegue normal, el cual para el propósito de esta parte se inicia cuando la aeronave es carreteada en posición sobre la pista que se va a usar.		B*				
(b) Instrumento. Un despegue en condiciones de instrumento simulado al momento o antes de alcanzar 100 pies sobre la elevación del aeropuerto,	B		B*			
(c) Viento Cruzado. Un despegue con viento cruzado si se puede, considerando las condiciones meteorológicas existentes y las condiciones del tráfico en el aeropuerto.		B*				

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
Requerimientos (a) y (c) puede ser combinado, y requerimientos (a), (b) y (c) puede ser combinado si (b) es ejecutada en vuelo.			B*			
#(d) Falla del motor. Un despegue con una falla simulada del motor más crítico.						
(1) En un punto después de V1 y antes de V2, si a juicio de la persona conduciendo el chequeo es adecuado al tipo de aeronave bajo las condiciones existentes.						
(2) En un punto tan cerca como sea posible después de V1, cuando V1 y V2 o V1 y VR son idénticos.						
(e) Abortar. Un despegue abortado puede ser ejecutado en una aeronave durante la carrera normal de despegue después de alcanzar una velocidad razonable, determinada por la característica de la aeronave.				B*		B

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
En lo referente a, largo de pista, condiciones de la superficie, dirección y velocidad del viento, energía de calor de los frenos, y cualquier otro factor pertinente que pueda afectar adversamente la seguridad o la aeronave. III.- Procedimientos de Instrumentos. (a) Area de llegada y área de salida durante cada una de estas maniobras el solicitante que aplica debe: (1) Ajustarse a las autorizaciones de CTA (incluyendo radiales asignados); y (2) Uso apropiado de las facilidades de navegación disponibles. Cualquiera de las dos áreas de llegada o de salida, pero no ambas, puede ser obviada bajo el párrafo 6.189 (d).	B			B		B*
(b) Patrón de espera. Esta maniobra incluye entrada, mantener y salir del patron de espera. Puede ser ejecutada en combinación con cualquiera de las dos áreas, salida o entrada.	B			B		B
(c) ILS y otras aproximaciones por instrumentos, debe cumplir con lo siguiente:						

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(1) Al menos una aproximación normal ILS.	B		B			
(2) Al menos una aproximación ILS controlada manualmente con una falla simulada de un motor. La falla simulada debe ocurrir antes de iniciar el curso final de la aproximación y debe continuar hasta la toma de contacto en el aterrizaje o hasta que el procedimiento de aproximación frustrado es completado.	B	B				
(3) Al menos un procedimiento de aproximación de no precisión procedimiento que es representativo de la aproximación de no precisión que el propietario de certificado tiende a usar.	B		B			
(4) Demostración de por lo menos un procedimiento de aproximación por instrumento de no precisión sobre una ayuda de descenso que no sea el procedimiento de aproximación ejecutado bajo el sub-párrafo (3) de este párrafo, que el propietario de certificado lo tiene aprobado para su uso. Si es efectuado en un dispositivo de entrenamiento, el procedimiento debe ser observado por un piloto chequeador o por un instructor aprobado.	B				B	

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
Cada aproximación por instrumento debe ser ejecutado de acuerdo a los procedimientos y limitaciones aprobados, para los procedimientos de aproximación que se está usando. La aproximación por instrumentos comienza cuando la aeronave está sobre el punto fijo inicial de la aproximación (IAF) del procedimiento de aproximación que se está usando, y termina cuando la aeronave hace contacto en la pista (aterriza) o cuando se completa la transición de configuración de aterrizaje a configuración de aproximación frustrada. La condición de instrumento no debe simularse por debajo de 100 pies por encima de la elevación de la zona de contacto.			B*			B*
(d) Aproximación circulando (circling). Si el propietario de certificado esta autorizado para mínimos circulando por debajo de 1000-3, por lo menos una aproximación circulando debe ser efectuada bajo las siguientes condiciones.	B					
(1) La parte de la aproximación autorizada hasta la altura mínima de la aproximación debe ser efectuada bajo condiciones simuladas de instrumentos.						

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(2) La aproximación debe ser efectuada hasta los mínimos de altitud autorizada de la aproximación circulando seguido por cambio de rumbos y las maniobras necesarias (por referencia visual) de forma que se mantenga la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal en la pista, al menos 90° grados del curso final de la aproximación en la parte de la aproximación por instrumento simulada. (3) La aproximación circulando debe ser ejecutada sin excesivas maniobras y sin exceder los límites de operación normales de la aeronave, el ángulo de banqueo no debe exceder de 30° grados. Si las condiciones locales más allá del control del piloto prohiben la maniobra o evita que se ejecute como es requerida, puede ser obviada como está previsto en el párrafo 6.189 (d). Sin embargo esta maniobra no puede ser obviada bajo esta disposición en dos períodos consecutivos de chequeo de proficiencia. La maniobra de la aproximación circulando no es requerida para el segundo al mando, si en el manual del propietario de certificado prohibe al segundo al mando ejecutar aproximación circulando en operaciones bajo esta parte.						

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(e) Aproximación frustrada.						
(1) Cada piloto al mando debe ejecutar una aproximación frustrada, en la ejecución de una aproximación por instrumento (ILS).			B*			
(2) Cada piloto al mando debe ejecutar por lo menos una aproximación frustrada adicional.			P*			
Un procedimiento de aproximación frustrada aprobado debe ser ejecutado completo por lo menos una vez. A discreción de la persona conduciendo el chequeo puede requerir una falla de motor durante el procedimiento de aproximación frustrada. Estas maniobras pueden ser ejecutadas independientemente o en conjunción con las maniobras requeridas bajo la sección III ó V de este Apéndice, por lo menos una aproximación frustrada debe ser ejecutada en vuelo.						
IV.- Maniobras en vuelo.						
(a) Virajes cerrados. Al menos un viraje cerrado en cada dirección debe ser ejecutado. Cada viraje cerrado debe ser de un banqueo de 45° grados con un cambio de rumbo de 180° grados pero más de 360° grados.	P			P		P

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(b) Aproximación a pérdidas (stalls). Para el propósito de esta maniobra, lo requerido en la ejecución de aproximación a pérdida es completado cuando se siente la vibración u otra señal inicial de entrada a pérdida. Excepto como está descrito más abajo debe haber al menos tres aproximaciones a pérdida como sigue: (1) Una debe ser en configuración de despegue (excepto si la aeronave usa solamente cero flap en configuración de despegue). (2) Una en configuración limpio. (3) Una en configuración de aterrizaje. A discreción de la persona conduciendo el chequeo, una aproximación a pérdida debe ser ejecutada en una de las configuraciones anteriores, durante giros con ángulo de banqueo de 15° a 30° grados. Dos de las tres aproximaciones requeridas por este párrafo pueden ser obviadas. Si el propietario de certificado está autorizado a despachar o autorizar una aeronave para vuelo con el dispositivo de alarma de entrada a pérdida inoperativo, el dispositivo no puede ser usado durante esta maniobra.	B			B		B*

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(c) Características específicas de vuelo. recuperación de características específicas de vuelo que son particulares al tipo de aeronave.				B		B
(d) Falla de motores. En adición a requerimientos específicos para maniobras con falla de motor simulada, la persona conduciendo el chequeo puede requerir falla de motor simulado en cualquier momento durante el chequeo.				B		
V.- Aterrizajes y aproximaciones para el aterrizaje. No obstante la autorización para combinar y obviar maniobras y el uso de un simulador, por lo menos dos aterrizaje actuales (uno con parada completa) debe ser ejecutado por todos los pilotos al mando y en el chequeo de proficiencia inicial del segundo al mando.						
Aterrizajes y aproximaciones para aterrizaje debe incluir los tipos de aterrizaje descritos más abajo, pero más de un tipo puede ser combinado donde sea apropiado.						
(a) Aterrizaje normal.		B				

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
b) Aterrizaje en secuencia después de ejecutar un procedimiento de aproximación por instrumento (ILS), excepto si circustancias más allá del control del piloto evitan el aterrizaje actual, la persona conduciendo el chequeo puede aceptar una aproximación hasta un punto donde a su juicio el aterrizaje con parada completa pudo haber sido efectuado.		B*	B*			
(c) Aterrizaje con viento cruzado. Si se puede considerando las condiciones meteorológicas existete y las condiciones del tráfico en el aeropuerto.						
(d) Maniobrando para aterrizar con falla simulada de motor como sigue:						
(1) En el caso de una aeronave de 3 motores maniobrando para aterrizar con un procedimiento aprobado que se aproxime a la pérdida de dos motores (el del centro y uno de afuera).			B*			
(2) En el caso de otras aeronave multimotores maniobrando para aterrizar con una falla simulada del 50% de sus motores disponibles con la pérdida de potencia simulada en un solo lado de la aeronave.			B*			

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
No obstante los requerimientos de los sub-párrafos (d) (1) y (2) de este párrafo, en un chequeo de proficiencia para otro que no sea el piloto al mando, la pérdida de potencia simulada puede ser solamente el motor más crítico. Sin embargo, si el piloto cumple con los requerimientos del sub-párrafo (d) (1) ó (2) de este párrafo en un simulador visual él también debe maniobrar en vuelo hacia el aterrizaje con falla simulada del motor más crítico. En adición, un piloto al mando puede omitir las maniobras requeridas por el sub-párrafo (d) (1) y (d) (2) de este párrafo durante un chequeo de proficiencia requerido o un curso de entrenamiento en simulador si ha ejecutado satisfactoriamente esas maniobras en el chequeo de proficiencia anterior o durante el curso de entrenamiento en simulador anterior aprobado bajo observación de un técnico aéreo chequeador, el más reciente que haya completado. (e) Excepto como está descrito en el párrafo (f) de esta sección, si el propietario de certificado está autorizado para mínimos circulando por debajo de 1000-3, hay que efectuar un aterrizaje bajo condiciones simuladas de aproximación circulando.			B*			

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
Sin embargo, cuando es ejecutada en una aeronave si las circunstancias más alla del control del piloto evitan el aterrizaje la persona conduciendo el chequeo puede aceptar una aproximación hasta un punto donde a su juicio el aterrizaje con parada completa pudo haber sido efectuado. (f) Un aterrizaje abortado incluyendo un procedimiento normal de aproximación frustrada, el aterrizaje debe ser abortado aproximadamente 50 pies sobre la pista y aproximadamente sobre la zona de contacto de la pista. Esta maniobra puede ser combinada con circulando por instrumento o con el procedimiento de aproximación frustrada pero la condición de instrumento no debe ser simulada por debajo de 100 pies sobre la pista. VI.- Procedimientos normales y anormales. Cada aplicante debe demostrar el uso apropiado de los equipos y sistemas listados más abajo como considere necesario la persona conduciendo el chequeo para determinar que la persona siendo chequeada tiene los conocimientos prácticos en el uso de los sistemas y equipos apropiado para el tipo de aeronave.			B			

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
(a) Sistema de anti-congelamiento y de eliminación de hielo.				B		
(b) Sistema del piloto automático.				B		
(c) Sistema automático de aproximación o otra ayuda.				B		
(d) Dispositivo de alarma de entrada a pérdida (stall warning).				B		
(e) Radar de abordo.				B		
(f) Cualquier otro sistema, equipo o ayuda disponible.				B		
(g) Falla y mal funcionamiento de los sistemas eléctricos e hidráulicos.					B	
(h) Fallas y mal funcionamiento del sistema del tren de aterrizaje y los flaps.					B	
(i) Falla de equipos de navegación o comunicación.				B		

APENDICE E

MANIOBRAS / PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES SIMULADAS DE INSTRUMENTOS	EN VUELO	SIMULADOR VISUAL	SIMULADOR NO VISUAL	DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO	EXCEPCION DISPUESTO EN EL PARRAFO 6.186 (d)
VII.- Procedimientos de emergencia. Cada aplicante debe demostrar el apropiado procedimiento de emergencia para las situaciones de emergencia listadas más abajo, como considere necesario la persona conduciendo el chequeo para determinar que la persona siendo chequeada tiene el conocimiento adecuado y la habilidad para ejecutar estos procedimientos.						
(a) Fuego en vuelo.				B		
(b) Control de humo.				B		
(c) Decomprensión rápida.				B		
(d) Descenso de emergencia.				B		
(e) Cualquier otro procedimiento de emergencia señalado en el manual de vuelo aprobado de la aeronave.				B		

APENDICE F

Sistema de Navegación Radar Doppler y Sistema de Navegación Inercial (INS), solicitud para su evaluación; equipos e instalación; programa de entrenamiento; exactitud y confiabilidad del equipo; programa de evaluación.

1.- Solicitud para autorización:

a) El aplicante solicitando autorización para usar el sistema de Radar Doppler o el Sistema de Navegación Inercial debe remitir su solicitud para evaluación del sistema a la DGAC 30 días antes de comenzar los vuelos de evaluación.

b) La solicitud debe contener:

1) Un resúmen de la experiencia con el sistema que demuestre satisfactoriamente a la DGAC la historia de la exactitud y confiabilidad del sistema propuesto a ser usado.

2) El programa de entrenamiento para aprobación inicial bajo la sección 6.167 de esta parte.

3) Programa de mantenimiento para cumplir con la Sub-parte L de esta parte.

4) Una descripción de la instalación del equipo.

5) Revisiones del manual de operaciones detallando todos los procedimientos normales y de emergencia relativo al uso del sistema propuesto, incluyendo métodos detallados para continuar la función de navegación con falla parcial o completa del equipo y métodos para determinar el sistema más exacto cuando ocurren divergencias grandes, entre sistemas. Para el propósito de este apéndice una divergencia grande es la que resulta cuando la trayectoria de la ruta (track) cae más allá de los límites terminados.

6) Cualquier revisión propuesta a la lista de equipo mínimo (MEL) con justificación adecuada.

7) Una lista de las operaciones que van a ser conducidas usando el sistema, conteniendo un análisis de cada una con respecto a distancia, confiabilidad del compás magnético, ayudas en ruta disponibles, ubicación de los puntos de entrada o salida [illegible] y las ayudas de radio para soportar el sistema.

Gateway - es un punto específico de navegación donde el uso del sistema de navegación de largo alcance comienza o termina.

2.- **Equipo e instalación de equipo.**
Sistema de Navegación Inercial (INS), o
Sistema de Radar Doppler.

a) Los Sistemas de Navegación Inercial y de Radar Doppler deben ser instalados de acuerdo con los requerimientos aplicables de aeronavegabilidad.

b) La instalación en cabina debe ser visible y utilizable por cualquiera de los dos pilotos que esté sentado en su estación de servicio.

c) El equipo debe proveer señales visuales, mecánicas o eléctricas, que indiquen la invalidez de los datos de salida al ocurrir una falla o mal funcionamiento dentro del sistema.

d) Una probable falla o mal funcionamiento dentro del sistema, no debe resultar en la pérdida de la capacidad de navegación requerida de la aeronave.

e) Las funciones de alineación, actualización de fecha y cómputos de navegación del sistema no deben invalidarse por interrupciones normales de electricidad en la aeronave.

f) El sistema no debe ser la fuente o causa de interferencia de las frecuencias de radio y no debe ser afectado por interferencia de las frecuencias de radio de sistema de otras aeronaves.

g) El manual de vuelo aprobado de la aeronave debe incluir material pertinente como sea requerido para definir los procedimientos de operación normales, de emergencia y las limitaciones de operación aplicable en la performancia de INS y el Doppler.

3.- **Equipo e instalación de equipo.**
Sistema de Navegación Inercial (INS).

a) Si el solicitante elige usar un sistema de navegación inercial, éste debe ser doble (incluyendo el computador de navegación y las unidades de referencias o consolas). Por lo menos dos sistemas deben estar operativos al despegue.

b) Cada sistema de navegación inercial debe incorporar lo siguiente:

1) Capacidad de alineación en tierra válida para todas las latitudes apropiadas para el uso intentado de la instalación.

2) Presentación de la condición de alineamiento o la condición de listo para navegar (indicador de luz) mostrando la completa alineación a la tripulación de vuelo.

3-) Información relativa a la posición del destino y los puntos de la ruta a recorrer.

(i) La información necesaria para adquirir y mantener la ruta deseada y para determinar las desviaciones de la ruta deseada.

(ii) La información necesaria para determinar la distancia y el tiempo para llegar al próximo punto de la ruta o al destino.

c) Para instalaciones de sistema de navegación inercial que no tienen memoria u otros medios de alineación en vuelo, una fuente de energía eléctrica separada (independiente del sistema principal) debe ser proporcionada que pueda suministrar por lo menos por cinco minutos, suficiente energía para mantener el INS en tal condición que al reactivar el suministro eléctrico normal el INS retorne a su capacidad completa.

d) El equipo debe proveer señales de salidas visuales, mecánicas o eléctricas, como sea requerido para permitir a la tripulación de vuelo detectar probables fallas o mal funcionamiento del sistema.

4.- Equipo e instalación de equipo.
Sistema de Radar Doppler.

a) Si el solicitante elige usar un sistema de radar Doppler este debe ser doble (incluyendo doble antena o una combinación de antena designada para operaciones múltiples) excepto que:

1) Un transmisor operativo, con un transmisor de reserva en capacidad de operar, puede ser usado en vez de dos transmisores operativos.

2) Una instalación de una sola fuente de información de rumbo puede ser utilizado siempre que un sistema comparador de compás esté instalado y operativo, incluyendo procedimientos para que los tripulantes de vuelo mantengan un chequeo cruzado constantemente de los compás indicadores del rumbo. El sistema doble puede consistir de dos unidades de radar Doppler o un sistema radar Doppler y un sistema de navegación inercial.

b) Por lo menos dos sistemas deben estar operativos para el despegue.

c) Como lo determine la DGAC y como está descrito en las especificaciones de operaciones del propietario de certificado, otras ayudas de navegación pueden ser requeridas para actualizar el radar Doppler para una operación en particular.

Estas pueden incluir, DME, VOR, ADF, Radar de Tierra y el Radar Meteorológico de Abordo. Cuando esas ayudas son requeridas las instalaciones en la cabina deben ser dispuesta que todos los controles estén accesibles a cada piloto sentado en su estación de servicio.

5.- Programas de entrenamiento.

El programa de entrenamiento inicial para los sistemas de radar Dopper y sistema de navegación inercial debe incluir lo siguiente:

a) Deberes y responsabilidades de los tripulantes de vuelo, despachadores y personal de mantenimiento.

b) Para pilotos, instrucción en lo siguiente:

1-) Teoría y procedimientos, limitaciones, detección de mal funcionamiento, pre-vuelo, chequeo en vuelo y métodos de chequeo cruzado.

2-) El uso del computador, una explicación de todos los sistemas, limitaciones del compás en latitudes altas, repaso de navegación, plan de vuelo y la meteorología aplicable.

3-) El método para actualizar el sistema por medio de puntos de referencia confiable.

4-) Procedimientos para registrar los puntos fijos para la navegación.

c) Procedimientos anormales y de emergencia.

6.- Exactitud y confiabilidad del equipo.

a) Cada sistema de navegación inercial debe cumplir con los siguientes requisitos de exactitud como sea apropiado.

1-) Para vuelos de 10 horas de duración, el error permitido es de no más de dos millas náuticas por hora del desvío radial del 95% de los vuelos del sistema completado, como está permitido.

2-) Para vuelos de más de 10 horas de duración una tolerancia de (+)(-)20 millas a cada lado de la ruta y (+)(-)25 millas antes del punto fijo o después (en la ruta) en el 95% de los vuelos del sistema como es permitido.

b) La información de rumbo del compás al radar Doppler debe ser mantenida con una exactitud de (+)(-)1 grado y la desviación total del sistema no puede exceder 2 grados.

Cuando se usa la técnica de Gyro libre, se debe usar un procedimiento que asegure un nivel equivalente de exactitud de rumbo.

c) Cada sistema de radar Doppler debe cumplir con los requerimientos de exactitud de (+)(-)20 millas a cada lado de la ruta y (+)(-)25 millas antes del punto fijo o después (en la ruta) en el 95% de los vuelos del sistema completado. Un sistema que no cumpla con los requerimientos de esta sección será considerado un sistema defectuoso.

7.- Programa de evaluación.

a) La evaluación para aprobación debe ser solicitada como parte de la solicitud para la aprobación operacional de un sistema de radar Doppler o un sistema de navegación inercial.

b) El solicitante debe proveer suficientes vuelos que demuestre a la satisfación de la DGAC la habilidad del solicitante para usar este sistema de navegación en sus operaciones.

c) La DGAC basa su evaluación en lo siguiente:

1) Procedimientos operacionales adecuados.

2) Exactitud operacional y confiabilidad del equipo y la capacidad del sistema con respecto a la operación propuesta.

3) Disponibilidad de la terminal, puntos de entrada o salida (gateway), áreas y ayudas de tierra para navegación en ruta si se requiere como soporte a la autonomía del sistema.

4) Aceptabilidad del volúmen de trabajo en la cabina.

5) Calificación adecuada de la tripulación de vuelo.

6) Entrenamiento adecuado para mantenimiento y disponibilidad de piezas de repuestos. Después de completar las demostraciones de evaluación, la DGAC expedirá correcciones a las especificaciones de operaciones y a los procedimientos de vuelo en ruta definiendo y autorizando la nueva operación.

La aprobación está limitada para aquellas operaciones en las cuales la condición del equipo y la capacidad de navegación del sistema ha sido demostrado satisfactoriamente.

INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

ESTA REGLAMENTACION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL, QUE REGULA LA CERTIFICACION Y OPERACION DE LAS AEROLINEAS DOMESTICAS, BANDERAS Y OPERADORES COMERCIALES EN LA REPUBLICA DOMINICANA, ESTA COMPUESTA DESDE LA PAGINA 318 HASTA LA PAGINA 556 DESDE LA PRIMERA PAGINA DE PRESENTACION INCLUYENDO ESTA ULTIMA, TODAS VALIDAS CON REVISION ORIGINAL, FECHA JUNIO 1995.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE VII JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE VII

CERTIFICACION

PARA TALLERES AERONAUTICOS

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE VII JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE VII

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

I N D I C E

GENERALIDADES

7.1 Objetivos

CERTIFICACION

7.2 Solicitud de certificado para taller aeronáutico

7.3 Clasificación de habilitación

7.4 Habilitaciones limitadas y servicios especializados

7.5 Instalaciones (Hangar) y facilidades requeridas

7.6 Requisitos especiales sobre instalaciones y facilidades

7.7 Manual de procedimientos de inspección

7.8 Equipos y materiales según habilitaciones en general

7.9 Equipos y materiales para servicios especializados

7.10 De la suspensión y cancelación e inspección del certificado

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGLAS GENERALES DE OPERACION

7.11 Personal requerido

7.12 Registros de personal

7.13 Sistema de inspección

7.14 Formularios y formatos para el proceso de trabajo, inspección y control

7.15 Privilegios de un taller aeronáutico

7.16 Normas de trabajo

7.17 Reportes de defectos por parte de los talleres

7.18 Colaboración en la investigación del accidente

7.19 Archivos y reportes escritos

7.20 Inspecciones obligatorias en aeronaves

7.21 Inspección final del trabajo realizado

7.22 Programa de capacitación del taller

7.23 Funciones de trabajo

7.24 Estructura organizativa

LIMITACIONES

7.25 Limitaciones de un taller aeronáutico

7.26 Disposiciones transitorias

GENERALIDADE

7.1 OBJETIVO

Esta parte describe los requisitos para la certificación de un taller aeronáutico, sus habilitaciones y clases asociadas para garantizar el mantenimiento, servicios, reparaciones, pruebas y servicios especializados en aeronaves, cédulas, motores, hélices, radios, instrumentos y accesorios o de sus sistemas. También establece las reglas generales de operación que deberán ser cumplidas por el poseedor de un certificado.

CERTIFICACION

7.2 SOLICITUD DE CERTIFICADO PARA TALLER AERONAUTICO

La solicitud para obtener un certificado de taller aeronáutico deberá ser dirigida a la DGAC, acompañada de la siguiente información, la cual será evaluada durante el proceso de certificación:

a) Presentar formulario de solicitud y la documentación requerida en esta Parte para la certificación.

b) Exposición sobre las razones por las que pretende establecer un taller aeronáutico, el sector o segmento de mercado que va a abarcar, indicando si sus clientes son nacionales o extranjeros y el tipo de habilitaciones y clases o servicios especializados con que pretende cubrir la demanda real o proyectada para el taller.

c) Descripción física de las instalaciones adjuntas, dibujos, planos de distribución, fotos y descripción de las áreas de trabajo.

d) Dos copias del manual de inspección a emplearse en dichas inspecciones.

e) Una lista de las funciones de mantenimiento que pretende cubrir el subcontrato con otros talleres aeronáuticos, referidos en los Párrafos 7.8, 7.9 y 7.23 de la presente guía.

f) Listado de modelos y marcas, en caso que se solicite habilitación en hélices del tipo 2 o accesorios de los tipos 1, 2, o 3.

g) Listado de herramientas y equipos, incluyendo el procedimiento e intervalos de calibración de la herramienta y equipo de precisión.

El solicitante deberá presentar credenciales del representante o responsable técnico que desee ser incluido en el manual del taller. Dicho representante deberá tener experiencia en planeación y organización de talleres aeronáuticos y como mínimo 5 años de experiencia en el control de calidad. Es deseable que el representante técnico sea la misma persona que el solicitante proponga como inspector jefe en su manual de procedimiento de inspección.

7.3 CLASIFICACION DE HABILITACIONES

Las siguientes son las habilitaciones que un solicitante de certificado para taller aeronáutico podrá solicitar:

a) CELULAS (ESTRUCTURA O CARCASA)

TIPO 1 Aeronaves pequeñas de material compuesto (fibra de vidrio, aluminio, plástico).

TIPO 2 Aeronaves grandes de material compuesto (fibra de vidrio, aluminio, plástico).

TIPO 3 Aeronaves pequeñas de construcción metálica.

TIPO 4 Aeronaves grandes de construcción metálica.

b) MOTORES

TIPO 1 Motores recíprocos (a pistón) hasta 400 caballos de fuerza.

TIPO 2 Motores recíprocos (a pistón) hasta más de 400 caballos de fuerza.

TIPO 3 Motores de turbinas.

c) HELICE

TIPO 1 Toda hélice de paso ajustable en vuelo y ajustable en tierra, cuya construcción pueda ser de madera, metal o compuesta (fibra de vidrio).

TIPO 2 El resto de hélices por marca y modelo específicos.

d) RADIO

TIPO 1 Equipo de comunicación.

Cualquier equipo, radio receptor o radio transmisor o ambos, usado en aeronaves para recibir y enviar comunicaciones en vuelo, sin tomar en cuenta los equipos con frecuencias o modulación de tipo utilizadas por los aerotransportistas, incluyendo sistemas telefónicos internos y auxiliares, sistemas amplificadores, dispositivos de señalización usados internamente por la tripulación electrónicos o eléctricos y equipo similar.

No incluye equipo usado para la navegación o de ayuda para la navegación, ni equipo usado para medir la altitud o la clarencia con el terreno, ni otro equipo de medición operado con principios de radio o radar, ni instrumentos mecánicos, eléctricos, giroscópicos o electrónicos que son parte del equipo de radio comunicación.

TIPO 2 Equipo de navegación.

Cualquier sistema de radio usado en aeronaves para navegar en ruta o aproximación, excepto equipo operado por pulsaciones de radar o principios de radio frecuencia, excluyendo también equipo

para la medición de altura, clarencia con el terreno y cualquier otro equipo medidor de distancia operado por pulsaciones de radar o radio frecuencia.

TIPO 3 Equipo de radar.

Cualquier sistema electrónico en aeronaves operado con radar o principios de radio frecuencia.

e) INSTRUMENTOS

TIPO 1 Mecánicos.

Cualquier instrumento operado por diafragma, tubo de bourdon, aneroide, óptico o instrumentos mecánicos movidos por fuerza centrífuga, usados en aeronaves o para operar la misma, incluyendo tacómetros, indicadores de velocidad, brújulas magnéticas, altímetros o instrumentos mecánicos similares.

TIPO 2 Eléctricos.

Cualquier instrumento de autosincronización, instrumentos de indicación eléctrica y sus sistemas, incluyendo instrumentos de indicación remota, medidores de temperatura de cabeza de cilindros o instrumentos eléctricos similares.

TIPO 3 Giroscópicos.

Cualquier instrumento o sistema que use principios giroscópicos motivados por presión de aire o energía eléctrica, incluyendo las unidades de control del piloto automático, indicador de posición y banqueo, giroscópios direccionales y sus partes y brújulas (compás) de inducción (flux gate compasses y girosincronizadoras.

TIPO 4 Electrónicos.

Cualquier instrumento cuya operación dependa de tubos electrónicos, transistores y dispositivos similares incluyendo médidores por capacidad, sistemas amplificadores y analizadores de motor.

f) ACCESORIOS

TIPO 1

Accesorios mecánicos que dependan de la fricción, de la presión hidráulica, varillaje mecánico, presión neumática para su operación, incluyendo frenos, bombas mecánicas, carburadores, ensamblaje de ruedas de trenes de aterrizaje, trenes de aterrizaje (shock absorber struts) y unidades de servos hidráulicos.

TIPO 2

Accesorios eléctricos que dependan de la electricidad para su operación y generadores, incluyendo arrancadores, reguladores de voltaje, motores eléctricos, bombas eléctricas de combustible, magnetos o accesorios eléctricos similares.

TIPO 3

Accesorios electrónicos que dependan del uso de tubos electrónicos, transistores o dispositivos similares, incluyendo controles electrónicos de supercargadores, temperatura, controles de condicionadores aire y cualquier otro sistema de control.

7.4 HABILITACIONES LIMITADAS Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS

La autoridad aeronáutica podrá emitir habilitaciones limitadas y/o servicios especializados para aquel solicitante que desee mantener, modificar o reparar solamente determinado tipo de células, motor, hélice, radio, instrumento, accesorio o partes de éstos o para la realización de mantenimiento especializado, cuyos equipos y conocimientos no sean los comúnmente encontrados en los talleres reguladores. Tales habilitaciones podrán limitarse a un modelo específico de célula, motor o sus partes constitutivas, también a un número de partes fabricadas por un constructor particular.

Las habilitaciones limitadas son emitidas para:

1. Células de un modelo o marca particular.

2. Motores de un modelo o marca particular.

3. Hélices de un modelo o marca particular.

4. Instrumentos de un modelo o marca particular.

5. Equipo de radio de un modelo o marca particular.

6. Accesorios de un modelo o marca particular.

7. Componentes de tren de aterrizaje.

8. Flotares por marca.

9. Inspección con pruebas no destructivas, PND, proceso de prueba.

10. Equipo de emergencia (botes, chalecos, etc.).

11. Cualquier otro a juicio de la autoridad aeronáutica.

En caso de servicios especializados, ejemplo: PND, el taller deberá poseer las especificaciones de operación para la ejecución de cada técnica o servicio especializado.

7.5 INSTALACIONES (HANGAR) Y FACILIDADES REQUERIDAS

La persona que solicite un certificado para taller aeronáutico con habilitaciones adicionales, deberá cumplir con los incisos del A) hasta el G) incluisive de este Artículo.

A) Demostrar que posee:

1. Alojamiento suficiente para su equipo y para el material.

2. Espacio suficiente para realizar el trabajo según habilitaciones solicitadas.

3. Facilidades apropiadas para el almacenamiento, segregación y protección de los materiales, partes y elementos de repuesto.

4. Facilidades para la protección apropiada de partes, subensambles, de tal manera que el trabajo que esté siendo procesado sea protegido de los elementos del tiempo, polvo y calor. El trabajo será protegido en forma adecuada para que su rendimiento no perjudique la labor que realiza y las operaciones de mantenimiento puedan realizarse en forma eficiente.

5 El solicitante deberá tener un espacio apropiado en el taller donde la herramienta y el equipo sean guardados y preservados y donde se pueda efectuar el trabajo en banco. Este espacio no será necesariamente dividido, pero la maquinaria y el equipo se dispondrán de tal manera que:

a) El trabajo en madera sea realizado cerca de un área de ensamblaje sin que las partículas o el material puedan inadvertidamente caer en los elementos ensamblados.

b) La limpieza de partes no se efectúe cerca de otras operaciones.

c) El trabajo en tela se efectúe en un área donde no haya aceites o grasa.

d) La aplicación de pintura sea efectuada en un área dispuesta de tal forma que la pintura o el polvo de ella puede caer en el trabajo ensamblado o parcialmente ensamblado.

e) La pintura en aerosol (spraying), limpieza u operaciones de maquinado sean hechas cerca de las operaciones de ensayo, de tal forma que la precisión de las pruebas no pueda verse afectada.

B) El solicitante deberá proveer un espacio apropiado para el ensamble en un lugar cerrado. El espacio designado tendrá relación con la dimensión y volumen de los componentes y equipos aeronáuticos que pretende dar mantenimiento, según las habilitaciones solicitadas, tal como se indicó en el párrafo a).

C) El solicitante deberá proveer facilidades exclusivas para el almacenaje de partes estándares, partes de repuestos y materia prima, separados de las áreas de trabajo. Las facilidades

de almacenamiento deberán distribuirse de tal forma que solamente se pueda usar partes y abastecimientos aceptables y deban seguirse las prácticas estándares para una apropiada protección del material almacenado.

D) El solicitante deberá almacenar y proteger partes que están siendo ensambladas o desensambladas o en espera de ensamblaje o desensamblaje para eliminar la posibilidad de que se le dañe.

E) El solicitante deberá proveer apropiada ventilación en las áreas de taller, ensamblaje, almacenamiento, de tal forma que la eficiencia física de sus trabajadores no sea afectada.

F) El solicitante deberá proveer apropiada ventilación en las áreas de taller, ensamblaje, almacenamiento, de tal forma que la eficiencia física de sus trabajadores no sea afectada.

G) El solicitante deberá proveer áreas con temperatura apropiada donde se realicen operaciones especiales de mantenimiento, tales como trabajo en tela, pintura, etc., para asegurar que la calidad no sea perjudicada y para asegurar la aeronavegabilidad del artículo que está siendo mantenido.

7.6 REQUISITOS ESPECIALES SOBRE INSTALACIONES Y FACILIDADES

Adicionalmente a los requisitos sobre alojamiento y facilidades establecidos en el Párrafo 7.5, el solicitante de un taller aeronáutico de habilitaciones adicionales en células, motores, hélices, instrumentos, accesorios o radios, deberá de cumplir con los siguientes requerimientos conforme a las habilitaciones que pretenda le sean aprobadas:

a) El solicitante de una habilitación en célula deberá proveer un hangar permanente, apropiado para alojar al menos una de las aeronaves de mayor tamaño y peso que pretenda mantener. Si el clima lo permite y se pretende realizar trabajos fuera del hangar deberán de ser usadas estructuras especiales o andamios permanentes mientras se lleve a cabo el trabajo con capacidad para proveer protección apropiada contra el viento, polvo y otros posibles imprevistos.

b) El solicitante de una habilitación de motor o de accesorios deberá proveer apropiadas bandejas, bateas, anaqueles, mesas y bancos para la completa segregación de motor o accesorios y mantenerlos separados de otros durante el ensamble o desensamble. Deberá proveer, además, cobertores para proteger partes que estén en proceso de ensamblaje o que estén en espera de ensamble, con el propósito de preservalos del polvo o materiales extraños que puedan penetrar o caer en esas partes.

c) El solicitante de una habilitación en hélices deberá proveer las mesas, bancos, anaqueles y estructuras especiales para el apropiado almacenaje y trabajo en hélices.

d) El solicitante de la habilitación de radio deberá proveer facilidades apropiadas de almacenamiento para las aparatos de prueba, normas de trabajo de la materia, métodos de prueba, alteraciones y calibraciones que estén conforme a las especificaciones del fabricante u otros aprobados.

e) El solicitante de una habilitación para instrumentos deberá proveer un local razonablemente aislado del polvo. Si no se mantiene con aire acondicionado deberá tomar las precauciones para mantenerlo limpio todo el tiempo para evitar la posibilidad de que el polvo u otros elementos extraños puedan penetrar en los ensambles de instrumentos.

7.7 MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCION

Todo solicitante de un certificado para la operación de un taller aeronáutico deberá preparar su manual de procedimientos de inspección y presentarlo a la DGAC para su aprobación o rechazo. El manual debe de explicar el sistema de inspección del taller que se utilizará para determinar la calidad y la aeronavegabilidad de la aeronave o artículo que está siendo mantenido, reparado o modificado,y estará redactado en forma tal que sea de fácil comprensión para los empleados.

En su preparación deberá considerarse e incluirse lo siguiente:

a) Una explicación del sistema de inspección del taller, con énfasis en los requerimientos del Párrafo 7.13 de esta Parte.

b) Muestra de los formularios y formatos de inspección requeridos en el Párrafo 7.14 de este güia.

c) Nombre, posición, historial y una descripción de las tareas y responsabilidades del personal que maneja la empresa, del personal de inspección y de supervisión.

d) Organización de la empresa; refiérase al Párrafo 7.24 de esta guía.

e) Dibujo de la distribución de las áreas de trabajo.

f) Cuando sea necesario, podrá requerir los procedimientos de inspección del fabricante para el mantenimiento de un determinado componente o parte.

Una vez aprobado el manual, el taller dará copia de éste a sus inspectores y supervisores y lo tendrá accesible para el resto del personal y para los inspectores de la DGAC. Deberá mantenerse actualizado y en buena condición.

7.8 EQUIPOS Y MATERIALES SEGUN HABILITACIONES EN GENERAL

El taller deberá tener el equipo y materiales necesarios para efectuar eficientemente las funciones que demanden las habilitaciones que le hayan sido autorizadas.

El taller deberá de llevar estricto control de todo el equipo y herramienta de precisión utilizado para la inspección o pruebas. El mismo deberá probarse con los patrones requeridos y en la forma prescrita por el fabricante o por las entidades reconocidas que establecen normas en esta materia.

El equipo y herramienta se elegirá conforme las funciones de cada habilitación descritas en el Párrafo 7.23 de la presente guía y deberán ser calibradas dentro de un período que no excederá de un año.

7.9 EQUIPO Y MATERIALES PARA SERVICIOS ESPECIALIZADOS

El solicitante de este tipo de habilitaciones deberán tener el equipo y materiales necesarios para efectuar cualquier función de trabajo correspondiente a las habilitaciones y clases que haya solicitado.

El solicitante de una habilitación para servicios o técnicas especializados tendrá, lo siguiente:

a) Para la inspección por partículas magnéticas o tintes penetrantes, el equipo y materiales para las técnicas de inspección húmedas y secas, métodos residuales y contínuos y un equipo portable para la inspección de soldadura.

b) Para el mantenimiento de equipos de emergencia, el equipo y materiales para realizar inspecciones, reparaciones y pruebas de toda clase de equipos inflables para el reempaque, remarcado, sellado y para el almacenaje de botes salvavidas, así como el pesaje, relleno y prueba de extintores de dióxido de carbono y contenedores de oxígeno.

c) Para el mantenimiento de palas de rotor, el equipo, materiales y los datos técnicos recomendados por el fabricante.

d) Para el trabajo en tela, el equipo y materiales para aplicación de películas protectoras en estructuras, paneles de tela unidos con máquinas, entelado total, costura, unión de costillas, aplicación de "dope" y pintura, con los respectivos equipos de control de humedad y temperatura, instalación de parches, ganchos, anillos para el pasaje de cables o líneas, cintas y equipo similar y acabado total de aeronave o sus partes.

7.10 DE LA SUSPENSION, CANCELACION E INSPECCION DEL CERTIFICADO

El certificado será objeto de cancelación, suspensión o revocación por la autoridad aeronáutica, sino cumple de conformidad con esta Parte VII.

a) Para los efectos de este artículo se cancelará el certificado cuando el taller haya hecho abandono o dejado de

disfrutar de los privilegios dado por la DGAC al emitir el certificado y se considerará suspendido o revocado cuando la autoridad aeronáutica lo haya establecido así por no cumplir con los requisitos de la presente regulación.

b) El certificado se otorgará por 3 años y el explotador deberá permitir inspecciones sin previo aviso y solicitar una inspección anual con treinta días de antipación a la fecha en que expire la anterior inspección.

El propósito de las inspecciones anuales será determinar el cumplimiento de la presente regulación y del Reglamento de Aeronavegabilidad, específicamente para establecer la eficacia del sistema de inspección interna del taller, del sistema de registros y la habilidad general para cumplir con los citados reglamentos. Si los resultados de la inspección son satisfactorios se otorgará un comprobante de cumplimiento; en caso de que tal comprobante no se pueda otorgar, la autoridad aeronáutica procederá conforme al inciso a) de la presente Parte.

c) El documento (certificado) en que se indican las habilitaciones, clases o servicios especializados deberá ser ubicado en un lugar visible al público.

REGLAS GENERALES DE OPERACION

7.11 PERSONAL REQUERIDO

Todo taller deberá proveerse de un personal adecuado que pueda realizar tareas operativas de supervisión y de inspección según el trabajo para el cual esté autorizado y deberá, además tomarse en cuenta lo siguiente:

a) El taller es responsable de seleccionar las habilidades y cualidades de su personal y de determinar la destreza del personal

no licenciado que ejecute labores de mantenimiento, lo cual podría ser mediante exámenes o mediante la evaluación de su historial.

b) El taller es el responsable directo por la ejecución del trabajo satisfactorio de su personal.

c) Todo taller con habilitaciones limitadas y/o servicios especializados deberá tener personal con el conocimiento específico de las funciones particulares de mantenimiento o de la técnica específica que le haya sido aprobada.

e) Cada taller, tal como corresponda, deberá determinar las habilidades de su personal de supervisión y un número suficiente para cubrir todas las fases de la actividad. Cada supervisor deberá supervisar directamente sus grupos de trabajo, pero no necesariamente bajo un nivel administrativo. En caso de aprendices que usualmente trabajen en grupos en las operaciones de ensamble u otras operaciones que podrían ser críticas para la aeronavegabilidad, será necesario que el taller provea como mínimo un supervisor por cada cinco de ellos. La cantidad podría incrementarse según aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, si estos aprendices o estudiantes son integrados en grupos de trabajadores con experiencia.

f) Se requerirá que el personal de inspección "control de calidad" sea permanente, independiente y con autoridad para tratar los asuntos de aeronavegabilidad. Así se establecerá en las atribuciones incluídas en el manual de procedimientos de inspección. De igual forma deberá incluirse cualquier otra actividad de control que se le asigne. Deberá ubicársele dentro de la estructura organizativa a un nivel superior tal que pueda tomar decisiones sobre la seguridad y aeronavegabilidad de las aeronaves.

g) Toda persona que esté directamente a cargo de las funciones de mantenimiento de un taller deberá poseer la licencia apropiada según lo establecido en el Reglamento de Licencias al Personal Técnico.

7.12 REGISTRO DE PERSONAL

Todo taller deberá poseer y mantener actualizados los expedientes del personal de inspección, de supervisión técnica y administrativa y del personal operativo con detalle de los siguientes datos:

1. Nombres, posiciones, ubicación dentro de la empresa (Ejemplo: repaso mayor de motores, aviones, inspección de motores, reparaciones y otros).

2. Los años de experiencia en el trabajo que realiza y el historial de trabajos previos.

3. Tipo y número de licencia.

7.13 SISTEMA DE INSPECCION

El taller diseñará su propio sistema de inspección el cual deberá garantizar un satisfactorio control de calidad y la responsabilidad por la inspección en proceso conforme los siguientes aspectos:

a) El personal de inspección deberá estar altamente familiarizado con todos los métodos de inspección, técnicas y equipos usados en esa especialidad para determinar la calidad o aeronavegabilidad de la pieza o aeronave que está siendo mantenida, reparada o alterada:

1) El personal de inspección será competente para usar los métodos de pruebas no destructivas utilizadas para propósitos de inspección.

2) Tener a disposición y entender las especificaciones corrientes de aeronaves, tolerancia de inspección, limitaciones y los procedimientos establecidos por el fabricante del producto que está siendo inspeccionado; paralelamente deberá poseer también otras formas de información para la inspección, tales como directrices de aeronavegabilidad, boletines, circulares, etc.

3) Tener la habilidad para operar dispositivos mecánicos de inspección, tales como inspección magnética, flourescente y otras formas, como también será capaz de interpretar apropiadamente los defectos indicados por tales métodos.

b) El taller por su parte, deberá proveerse de un método satisfactorio para la recepción del material y partes, de tal manera que se asegure que éstos estén en un buen estado de preservación y que son aprobados para aviación y que están libres de defectos.

Los resultados deberán ser registrados en una fórmula apropiada.

c) El Taller se proveerá de un sistema de inspección inicial de aeronaves o componentes para determinar el estado de preservación o defectos, cuyos resultados serán registrados en un formulario apropiado.

d) El Taller dispondrá de un sistema de inspección para localizar daños ocultos en la estructura, los sistemas, el motor o cualquier parte que hayan estado envuelta en un accidente o incidente, incluyendo las áreas próximas a las áreas dañadas. Los resultados de esta inspección serán registrados en formularios apropiados.

7.14 FORMULARIOS Y FORMATOS PARA EL PROCESO DE TRABAJO, INSPECCION Y CONTROL

El taller diseñará y emitirá sus propios formularios guía, formatos y tarjetas de control para inspección, reparación mayor (overhaul), fórmulas para inspección preliminar, inspección en proceso e inspección final, pruebas en banco, de regreso a servicio de la aeronave o sus partes, de peso y balance en vacío, declaraciones o lecturas preimpresas para la aprobación del regreso a servicio de una aeronave o artículo órdenes de trabajo. Estos contendrán como mínimo la información requerida para identificar la aeronave o parte, espacio para anotar las horas o vida acumulada, horas en que se instalará, nombre del responsable del trabajo y de quien apruebe el regreso a servicio, tipo de trabajo o inspección, fecha y otros de acuerdo a las especificaciones que emita la D.G.A.C. para cada caso.

7.15 PRIVILEGIOS DE UN TALLER AERONAUTICO

Cualquier taller aeronáutico certificado tendrá los siguientes privilegios:

a) Dar mantenimiento mayor, reparación, modificación mayor de cualquier estructura, motor, hélice, instrumento, radio o accesorio, o sus partes para los cuales esté habilitado.

b) Aprobar para regresar a servicio cualquier componente o parte en los cuales esté habilitado, después de haber sido mantenido, reparado o alterado.

c) En caso de que tenga la habilitación en células (estructuras) podrá retornar a servicio una aeronave después de haber realizado una inspección progresiva o una inspección de 100 horas y podrá efectuar inspecciones, cualquier tipo mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparaciones o modificaciones para una línea aérea o para un operador comercial de aeronaves que posea un programa de aeronavegabilidad continua de acuerdo con el Reglamento de Operaciones para Aeronaves Civiles.

Siempre que tenga la habilitación para trabajar en esos equipos y siempre que realice el trabajo conforme al manual de mantenimiento general del operador.

d) Solamente podrá ejercer las funciones de reparación y modificación mayor de aeronaves el personal dominicano o extranjero debidamente calificado, que esté incluído en la nómina del taller y notificado mediante el manual de procedimientos de inspección, según el Párrafo 7.7.

e) Para que haya una cobertura nacional en cuanto al mantenimiento y reparación de aeronaves, la Dirección General de Aeronáutica Civil permitirá que los talleres se trasladen con sus capacidades de trabajo lejos de instalaciones, siempre que:

1) Las funciones se realicen en la misma forma que dentro de sus instalaciones.

2) Posea el personal, equipo, material e información técnica en el lugar en el cual el trabajo se realizará.

7.16 NORMAS DE TRABAJO

Todo taller efectuará las operaciones de mantenimiento y reparación conforme al presente Reglamento y al Reglamento de Aeronavegabilidad. Deberá poseer los manuales respectivos del fabricante según habilitaciones, los datos del certificado, tipo, instrucciones y boletines de servicio, directivas de aeronavegabilidad y el manual de métodos aceptables para la reparación y mantenimiento, tal como se requiere conforme la aeronave o componente. Esta información técnica estará a disposición del personal en buena condición y actualizada:

7.17 REPORTES DE DEFECTOS POR PARTE DE LOS TALLERES

Los talleres están en la obligación de reportar a la D.G.A.C., en la forma más expedita posible, cualquier defecto, daño o fallas encontrados, que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave.

7.18 COLABORACION EN LA INVESTIGACION DEL ACCIDENTE

Los talleres aeronáuticos establecidos están en la obligación de colaborar, por gestión escrita de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

7.19 ARCHIVO Y REPORTES ESCRITOS

Los talleres autorizados tendrán que mantener un adecuado sistema de registros para efectos de responsabilidad por la calidad del servicio brindado de acuerdo a las siguientes especificaciones:

a) Todo taller mantendrá un adecuado sistema de archivo sobre todo tipo de mantenimiento, reparación y modificación. Cada expediente particular contendrá suficiente información como matrícula, marca, modelo, número de serie de la aeronave o componente, y los nombres y números de licencias del mecánico e inspectores que llevaron a cabo el trabajo, tiempo total de la aeronave o componente y lectura del contador de horas, etc.

b) Cuando se trate de una reparación mayor o de modificaciones, se enviará una copia a la D.G.A.C. de toda documentación utilizada para el trabajo, como también de las inspecciones de 100 horas o trabajos que la D.G.A.C. requiera en cada caso particular.

c) El original de los documentos, orden de trabajo, formularios, registros de inspección y otros tipos de registro que se requieran en cada caso particular.

d) Los duplicados de los registros requeridos anteriormente deberán ser legibles y conservados por lo menos durante dos años después que se haya terminado el trabajo o se haya regresado a servicio la aeronave, componentes o partes.

7.20 INSPECCIONES OBLIGATORIAS EN AERONAVES

Cuando se trate de una inspección de 100 horas o cuando las reparaciones afecten la integridad estructural y/o varíen los límites de operación indicados en relación al certificado de aeronavegabilidad individual o de tipo, tales como reparaciones mayores o alteraciones, la aeronave no podrá regresar a servicio hasta tanto cuente con el visto bueno de un inspector designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, siendo el personal de la unidad de control de calidad del taller quien regresará a servicio la aeronave o componente. En tales casos, deberá mediar una petición ante la D.G.A.C.

7.21 INSPECCION FINAL DEL TRABAJO REALIZADO

Antes de regresar a servicio una estructura, motor, hélice, instrumento, radio o accesorio después del mantenimiento, reparación o alteración, deberá haber pasado por el proceso de inspección de un inspector calificado, conforme a los procedimientos del sistema de inspección del taller.

Después de las operaciones de mantenimiento, reparación o alteración, el taller deberá certificar en la bitácora de la aeronave y demás registros de mantenimiento que la aeronave o artículo en que se realizó el trabajo, esté en condición aeronavegable.

7.22 PROGRAMA DE CAPACITACION DEL TALLER

Cada taller deberá presentar un programa de entrenamiento anual para mecánicos e inspectores detallando el nivel de enseñanza de cada curso que responda a las habilidades que han sido otorgadas al taller (básico, avanzado, de refrescamiento o de actualización), para la respectiva aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los cursos de refrescamiento en los diferentes tipos de aeronaves y sus sistemas se impartirán como mínimo anualmente para todo el personal. Con ello las atribuciones del personal licenciado se mantendrán vigentes.

Adicionalmente se impartirán cursos de refrescamiento en métodos de inspección y concepto de inspección al personal que está a cargo del control de calidad (inspectores de aeronavegabilidad).

7.23 FUNCIONES DE TRABAJO

El solicitante de un certificado de taller aeronáutico podrá optar por las siguientes funciones comunes que tiene que realizar un taller según las habilitaciones que solicite.

Las funciones de mantenimiento indicadas con un asterisco le dan opción al solicitante de no adquirir el equipo o materiales para realizar el trabajo, si opta por contratar los servicios en un taller autorizado para ejecutar esas funciones.

a)HABILITACIONES EN CELULAS.- (ESTRUCTURAS O CARCASA)

Un solicitante de tipo 1,2,3 ó 4 de la habilitación de células (estructuras) deberá contar con un equipo y material necesarios para efectuar eficientemente las siguientes funciones de trabajo:

1. COMPONENTES DE ESTRUCTURAS METALICAS

Reparar o reemplazar tubos de acero y herrajes usando las técnicas adecuadas de soldadura.

Tratamiento anticorrosivo interior y exterior de partes de acero.

Revestimiento o anodizado de metales.*

Operaciones simples, tales como la fabricación de bujes, pernos y otros.

Operaciones complicadas de maquinarias, incluyendo el uso de cepilladoras, linadoras y canteadoras y otros.*

Fabricación de herrajes de acero.

Operaciones de aire abrasivo y limpieza química. Tratamiento por calor.*

Inspección magnética.*

Reparación o construcción de tanques de metal.*

2. ESTRUCTURA DE MADERA

Empalme de largueros de madera.

Reparación de costillas y largueros de madera.*

Fabricación de largueros de madera.

Reparación o reemplazo de costillas de metal.

Alineamiento interior de alas.

Reparación o reemplazo de piel de madera.

Tratamiento preventivo contra deterioro de madera.

3. PIEL Y COMPONENTES ESTRUCTURALES DE ALUMINIO

Reparación y reemplazo de pieles de metal usando herramientas y equipos especiales.

Reparación, reemplazo y fabricación de miembros y sus componentes, tales como tubos, canales, herrajes, riostras, ángulos de acople y otros.

Alineamiento de componentes, usando guías o implementos fijos (jigs) como en el caso de uniones de junturas de fuselaje u otras operaciones similares.

Manufactura de piezas de madera que servirán de molde.

Inspección fluorescente de aleaciones de aluminio.*

Fabricación de miembros de aluminio, tales como tubos, panales, capotas, herrajes, ángulos de acople y otros.*

4. CUBRIMIENTO DE TELA

Reparaciones de superficies de tela

Recubrimiento y acabado de componentes y de toda la aeronave.*

5. SISTEMAS DE MANDO

Fabricación de cables de mando usando técnicas de estampado y de engrapado.

Reglaje completo del sistema.

Renovación o reparación de todos los componentes de los puntos con bisagra del sistema de mando, tales como bujes, pernos, etc. Instalación de unidades del sistema de mando y componentes.

6. SISTEMA DE TREN DE ATERRIZAJE

Renovación o reparación de todos los componentes y acoples de los puntos de bisagra del tren de aterrizaje, tales como pernos, bujes, herrajes y otros.

Reparación mayor (overhaul) y reparación de unidades de amortiguador elásticos.

Reparación mayor (overhaul) y reparación de unidades de amortiguador de neumático hidráulico.*

Reparación mayor (overhaul) y reparación de componentes del sistema de frenos.*

Pruebas del ciclo de retracción.

Revisión y reparación de circuitos eléctricos.

Reparación mayor y reparación de componentes del sistema hidráulico.*

Reparación o fabricación de líneas hidráulicas.

7. SISTEMAS DE ALUMBRADO ELECTRICO

Diagnóstico de mal funcionamiento.

Reparación o reemplazo de alambrados. Instalación de equipo eléctrico.

Verificación en banco de componentes eléctricos (esta verificación no debe confundirse con la prueba funcional más compleja después de la revisión mayor (overhaul).

8. OPERACIONES DE ENSAMBLE

Ensamble de partes componentes de estructuras, como trenes de aterrizaje, alas, controles, etc.

Reglaje y alineamiento de componentes de estructuras, incluyendo toda la aeronave y el sistema de mando.

Instalación de motores.

Instalación de instrumentos y accesorios.

Ensamble y sujeción de capotas y herrajes, fuselados, etc.

Reparar y ensamblar componentes plásticos, tales como parabrisas, ventanas, etc.

Levantar y poner en gatos la aeronave.

Efectuar peso y balance de la aeronave (esta operación se efectuará en área libre de corrientes de aire).*

Balanceo de superficies de control de vuelo.

b) HABILITACION EN MOTORES

Un solicitante para cualquier habilitación para motores deberá contar con un equipo material necesarios para efectuar eficientemente las siguientes funciones y trabajos apropiados, de acuerdo con las clases particulares solicitadas.

1. TIPO 1 y 2

Mantenimiento y alteración de motores, incluyendo reemplazo de partes.

Limpieza química y mecánica. Operaciones de desarme.

Reemplazo de guías de válvulas y asientos.*

Reemplazo de bujes, cojinetes, pernos, soportes, etc.

Operaciones de recubrimiento (cobre, plata, cadmio y otros).*

Operaciones de calentamiento (incluyendo el uso de técnicas recomendadas requiriendo facilidades de calentamiento controlado).

Operación de encogimiento o contracción y endurecimiento.

Remoción y reemplazo de pernos.

Grabar o pegar información de identificación.

Pintura de motores y componentes.

Tratamiento anticorrosivo de partes.

Reemplazo y reparación de componentes de aleación metálica o de acero en motor, tales como reflactores, herrajes y otros.*

2. INSPECCIONAR TODAS LAS PARTES USANDO TECNICAS ADECUADAS PARA LA INSPECCION

Inspección magnética, flourescente y otros tipos de inspección aceptable.*

Determinación precisa de juego y tolerancias de todas las partes.

Inspección por alineamiento de bielas, ejes, cigüeñales, rotor, ejes de turbo alimentador (impeller) y otros.

Balanceo de partes, incluyendo cigüeñales, ejes de turbo alimentador (impeller) y otros.*

Inspección de resortes de válvula.

3. EFECTUAR TRABAJO EN MAQUINA

Operaciones de precisión de esmerilado, pulido y lapeado (incluyendo cigüeñales, barriles de cilindro, etc.)*

Operaciones de precisión de taladro, rimado, limado y corta.*

Escareado de engastes, base de válvula, bujes, balineras y otros componentes similares.

Rectificación de válvulas y ajustes de asientos de válvulas.

4. EFECTUAR OPERACIONES DE ENSAMBLADO

Operaciones de calibrar el tiempo de válvulas y de ignición.

Fabricación y prueba de arnés de ignición.

Fabricación y prueba de líneas flexibles y rígidas de fluídos.

Preparación de motores para períodos de almacenamiento largos o cortos.

Verificación funcional de accesorios de motores (no se debe confundir esta verificación con la más compleja que se hace después de la reparación mayor) (overhaul).*

Levantamiento de motores por medios mecánicos.

Instalación de motores en la aeronave.*

Alineamiento y ajuste de controles de motor.

Cuando se haya terminado la instalación de motores en la aeronave y el alineamiento y ajuste de los mandos de motores, debe ser inspeccionado por un técnico calificado (tipo I). Las personas que supervisen o inspeccionen estas funciones deberán entender perfectamente los detalles de instalación pertinentes.

5. LA PRUEBA DE MOTORES DESPUES DE SERVICIO MAYOR (OVERHAUL) DEBERA EFECTUARSE DE ACUERDO CON LAS RECOMENDACIONES DEL FABRICANTE

El equipo de prueba será el mismo que recomienda el fabricante de la prueba en particular de los motores o equipos equivalentes que cumplirá con el mismo propósito. El taller que efectúa el servicio mayor realizará las pruebas de funcionamiento.

TIPO 3

1. Los requerimientos de equipo y funciones para motores de turbina serán enteramente regulados por las recomendaciones del fabricante, incluyendo técnicas, métodos de inspección y pruebas.

c) HABILITACION EN HELICES

Un solicitante para cualquier habilitación en hélices deberá contar con equipo y material necesarios para efectuar eficientemente las siguientes funciones en trabajos apropiados de acuerdo a las clases solicitadas:

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

TIPO 1

1). MANTENIMIENTO Y MODIFICACION DE HELICES, INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES

Reemplazo de puntas de palas.

Acabado de hélices de madera.

Acabado de palas plásticas.

Reparar o enderezar palas torcidas dentro de las tolerancias.

Modificar diámetro y perfil de la pala.

Pulir y dar brillo.

Operaciones de pintura.

Remover o instalar las hélices en motores.

2). INSPECCION DE COMPONENTES USANDO LAS AYUDAS DE INSPECCION APROPIADAS

Inspeccionar hélices de conformidad con los dibujos y especificaciones del fabricante.

Inspeccionar núcleos (hubs) y palas por fallas y defectos usando utensilios de inspección magnéticos o fluorescentes.*

Inspeccionar núcleos y palas por fallas y defectos usando todas las ayudas visuales, incluyendo el agua fuerte de partes.

Inspeccionar núcleos por desgaste de las ranuras o chaveteros o cualquier otro defecto.

3). REPARACION Y REEMPLAZO DE COMPONENTES, NO ES APLICABLE EN ESTE TIPO

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

4). BALANCE DE HELICES

Verificar por recorrido apropiado en el avión (huella).

Probar por desbalance horizontal o vertical (esta prueba se hará con el uso de equipo de precisión).

5). PRUEBAS DE MECANISMOS DE CAMBIO DE PASO, NO SON APLICABLES EN ESTE TIPO

TIPO 2

1). MANTENIMIENTO Y ALTERACION DE HELICES, INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES

Todas las funciones enumeradas en el Párrafo 2) cuando aplique el modelo y fabricante de la hélice de la clase que se solicite.

Lubricar apropiadamente las partes móviles.

Ensamblar completamente hélices y subconjuntos, usando herramientas adecuadas.

2). INSPECCIONAR COMPONENTES USANDO AYUDAS APROPIADAS

Todas las funciones enumeradas en el Párrafo 2) cuando aplique el modelo y fabricante de la hélice de la clase que se solicite.

3). REEMPLAZAR O REPARAR PARTES DE COMPONENTES

Reemplazar palas, núcleos o cualquiera de sus componentes.

Reparar o reemplazar dispositivo de anticongelante.

Remover picaduras o raspaduras de palas de metal.

Reparar o reemplazar componentes de hélice eléctrica.

4). HACER BALANCE EN HELICES

Todas las funciones enumeradas bajo el Párrafo 4) del tipo I cuando aplique el modelo y fabricante de la hélice para la cual se tiene o solicita.

5). PROBAR MECANISMO DE CAMBIO DE PASO DE HELICES

Probar hidráulicamente hélices y componentes.

Probar hélices operadas eléctricamente y componentes.

Prueba de mecanismos de velocidad constante.*

d) HABILITACION DE RADIO

El solicitante de cualquier clase de habilitación de radio deberá contar con equipos y materiales tal como sigue:

TIPO 1: RADIO COMUNICACION

El equipo y materiales necesarios para realizar eficientemente las funciones del Párrafo 4) de la habilitación radio, ademas de:

Prueba y reparación del conjunto de audífonos y micrófonos de cabeza.

Prueba de micrófonos.

Reparación de micrófonos.

Medición de sensibilidad de la antena ("loop") con métodos apropiados.

Determinar y compensar el error cuadrantal del equipo radiogonométrico.

Calibrar cualquier equipo de radio navegación usado en ruta o de ayuda para la aproximación o cualquier equipo similar.

TIPO 3: RADAR

El equipo y materiales necesarios para efectuar eficientemente las funciones del Párrafo 4) de la habilitación radio, además de:

Medida de la potencia de salida de radios transmisores.

Enchapado de líneas de transmisión, guías de onda y equipo similar de acuerdo con las especificaciones apropiadas.*

Presurización de equipo de radio con aire, nitrógeno u otro gas especificado.

4. FUNCIONES PARA TODAS LAS CLASES DE RADIO

Inspección física de sistemas de radio componentes con métodos visuales y mecánicos.

Inspección eléctrica de radio sistemas y componentes con medios apropiados y/o prueba electrónica de instrumentos.

Revisar cableado de aeronaves, antenas, conectores, interruptores y otros componentes asociados con radio para detectar fallas en la instalación.

Revisar sistemas de ignición de motor y accesorios de motores para determinar interferencia eléctrica.

Revisar las fuentes de poder que sean adecuadas y que funcionen bien.

Prueba de instrumento de radio.*

Servicio mayor (overhaul), prueba y verificación de dinamotores, inversores y otros aparatos eléctricos de radio.*

Pintura y acabado de bases de equipos.

Cumplir con métodos apropiados para marcar calibraciones o información adicional de tableros de control de radio y otros componentes como sea requerido.

Hacer y producir dibujos, diagramas de alambrado y otros materiales similares requeridos para las alteraciones y/o modificaciones a radios (se pueden usar fotografías en lugar de dibujos cuando sirvan como equivalente o mejores medios de registro).*

Fabricar circuitos sintonizadores (conjuntos), soportes, conjuntos de cables y otros componentes usados en radios o en instalaciones de radios de aviones.*

Alinear circuitos sintonizados (RF y IF) en aeronaves.

Probar y reparar juegos de audífonos, micrófonos y parlantes.

Instalar y reparar antenas del avión.

Instalar sistemas completos de radio en el avión y preparar informes o cómputos de peso y balance (esa fase de las instalaciones de radio que requiera modificaciones de la estructura del avión deberá ser efectuada, supervisada o inspeccionada por personal calificado).

Medir modulación, ruido y distorsión en radios.

Medir frecuencias de audio y radio.

Medir potencia de transmisores de radio en sus tolerancias apropiadas y hacer la calibración necesaria para operar radios.

Medir valores de componentes de radio (inductancia, capacitaria, resistencia, etc.).

Medir atenuación en líneas de radio frecuencia.

Determinar las formas de onda y fase en radios cuando se requiera.

Determinar la antena apropiada para cada avión, guías y características de líneas de transmisión y localización para el tipo de radio al que está conectado.

Determinar condición operacional del equipo de radio instalado en el avión usando los aparatos portátiles apropiados de prueba.

Determinar la localización adecuada de las antenas de radio en el avión.

Probar todos los tipos de tubos electrónicos, transmisores y dispositivos similares en un equipo apropiado para pruebas.

e) HABILITACION EN INSTRUMENTOS

Un solicitante de cualquier clase en la habilitación por instrumentos deberá contar con equipo y material necesarios para efectuar eficientemente las siguientes funciones de trabajo, de acuerdo con las especificaciones pertinentes y las recomendaciones técnicas del fabricante:

TIPO 1

1. DIAGNOSTICAR EL MAL FUNCIONAMIENTO DE LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS

Indicadores de ascenso.

Altímetros.

Indicadores de velocidad.

Indicadores de vacio.

Medidores de presión de aceite.

Medidores de presión de combustible.

Medidores de presión hidráulica.

Medidores de presión de deshielo.

Tubo estático pitot.

Brújula de indicación directa.

Tacómetros de indicación directa.

Acelerómetros.

Indicadores de cantidad de combustible de lectura directa.

Opticos (sextantes, visores de deriva y otros).*

2. MANTENIMIENTO Y MODIFICACION DE INTRUMENTOS, INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES INDICADAS EN EL PARRAFO ANTERIOR

La función de instalación incluye fabricación de tableros de instrumentos y otros componentes estructurales de instalación.

El taller podrá estar equipado para efectuar esa función. Sin embargo, esta función podrá ser hecha por contrato con otro taller equipado para hacer la misma.

3. INSPECCIONAR, PROBAR Y CALIBRAR INSTRUMENTOS

Efectuar estas funciones en los instrumentos anotados en el Párrafo I anterior, dentro y fuera del avión, cuando sea necesario.

TIPO 2

1. DIAGNOSTICO DE MAL FUNCIONAMIENTO DE INSTRUMENTOS

Diagnosticar mal funcionamiento de los siguientes instrumentos:

Tacómetros.

Sicroscopio.

Indicadores eléctricos de temperatura.

Indicadores tipo resistencia eléctrica.

Indicadores movidos magnéticamente.

Indicadores de combustible tipo resistencia.

Unidades de precaución (aceite y combustible).

Indicadores y Sistema Selsyn.

Sistemas e indicadores con sincronización propia.

Brújulas indicadoras remotas.

Indicadores de cantidad de combustible.

Indicadores de cantidad de aceite.

Indicadores de radio.

Amperímetros.

Voltímetros.

2. MANTENIMIENTO Y ALTERACION DE INSTRUMENTOS, INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES

Efectuar estas funciones en instrumentos indicados en el Párrafo I), de esta clase.

Las funciones de instalación incluyen fabricación del tablero de instrumentos y otros componentes estructurales de instalación. El taller podrá efectuar esta función. Sin embargo, podrá contratar otro taller equipado para efectuar esta función.

3. INSPECCIONAR, PROBAR Y CALIBRAR INSTRUMENTOS

Efectuar estas funciones en los instrumentos mencionados en el Párrafo I) anterior, dentro y fuera del avión cuando sea necesario.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

TIPO 3

1. DIAGNOSTICAR MAL FUNCIONAMIENTO DE INSTRUMENTOS

Indicador de viraje o de inclinación.

Giros direccionales.

Horizontales artificiales.

Unidades de control del piloto automático y sus componentes.*

Indicadores remotos de lectura de dirección.*

2. MANTENIMIENTO Y ALTERACION DE INSTRUMENTOS, INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES. EFECTUAR ESTAS FUNCIONES E INSTRUMENTOS INDICADO EN EL PARRAFO I DE ESTE TIPO

La función de instalación incluye la fabricación de talleres de instrumentos y otros componentes estructurales de instalación.

El taller podrá estar equipado para efectuar esta función, sin embargo, podrá ser hecha por contrato con otro taller equipado para desempeñar la misma función.

3. INSPECCIONAR, PROBAR Y CALIBRAR INSTRUMENTOS

Ejecutar estas funciones en los instrumentos enumerados en el Párrafo I de este tipo dentro o fuera de la aeronave, cuando sea apropiado.

TIPO 4

1. DIAGNOSTICAR MAL FUNCIONAMIENTO DE LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS:

Indicadores de cantidad por capacitancia.

Analizadores de motores.

Otros instrumentos.

2. MANTENIMIENTO Y ALTERACION DE INSTRUMENTOS INCLUYENDO INSTALACION Y REEMPLAZO DE PARTES. EFECTUAR ESTAS FUNCIONES EN INSTRUMENTOS INDICADOS EN EL PARRAFO I) DE ESTE TIPO

La función de instalación incluye la fabricación de paneles de instrumentos y otros componentes estructurales de instalación. El taller podrá estar equipado para efectuar esta función. Sin embargo, puede contratarse otro taller que tenga equipo para efectuar la misma función.

3. INSPECCIONAR, PROBAR Y CALIBRAR INSTRUMENTOS

Efectuar estas funciones en los instrumentos enumerados en el Párrafo I de esta clase dentro y fuera del avión, cuando sea necesario.

f) ACCESORIOS

Que solicite los tipos 1,2 ó 3 y en la habilitación **ACCESORIOS** deberá contar con el equipo y materiales necesarios **para trabajar eficientemente en las siguientes funciones, lo cual debe ir de acuerdo con las especificaciones y recomendaciones del fabricante:**

Diagnosticar el mal funcionamiento de accesorios.

Mantener o alterar accesorios incluyendo su instalación y el reemplazo de sus partes.

Inspección, prueba y como sea necesario calibrar accesorios.

7.24 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

El poseedor de un certificado de taller deberá poseer una estructura organizacional que indique el nivel de autoridad y jerarquía debidamente definida. La Dirección General de Aeronáutica Civil propondrá como posible organización a adoptar la siguiente:

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Gerente General

Director Control Calidad	Gerente de Almacén	Gerente de Mantenimiento	Gerente de Aviónica

El principal objetivo del organigrama propuesto es indicar el nivel en que deberá encontrarse la Unidad de Inspección o Control de Calidad y reflejar la separación que deberá existir entre el Area de Producción y Control de Calidad, así como su ubicación y dependencia jerárquica. Si la empresa está organizada por cualquier otro sistema tales como horizontal, matricial y otros, deberá ubicar la Unidad de Control de Calidad en forma independiente.

LIMITACIONES

7.25 LIMITACIONES DE UN TALLER AERONAUTICO

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones de la presente guia autoriza a la autoridad aeronáutica a cancelar o suspender en su totalidad o en parte la certificación otorgada.

a) Ningún taller aeronáutico podrá mantener, reparar o modificar una aeronave, motor, hélice, instrumento, radio y accesorio o sus componentes en los cuales no haya sido habilitado. De igual forma, no podrá hacerlo si se le ha otorgado la habilitación, pero carece de personal técnico, personal calificado, datos técnicos, facilidades y el equipo que el trabajo requiera.

b) El propietario del certificado de taller aeronáutico será el primer responsable por la labor realizada por su personal, siempre que ésta se lleve a cabo dentro de los alcances o términos en que le haya sido otorgado el certificado.

7.26 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Los talleres aeronáuticos existentes a la fecha de la publicación de esta regulación tendrán un plazo de 3 meses para

cumplir con las disposiciones que el mismo contiene en cuanto a operación se refiere.

El plazo será suceptible de ser ampliado si la Dirección General de Aeronáutica Civil lo considera conveniente siempre y cuando sea solicitado por escrito y los motivos lo ameriten dentro del plazo inicial.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CERTIFICADO DE TALLER AERONAUTICO

NUMERO _____

ESTE CERTIFICADO AVALA AL TALLER

_____

LA CUAL REALIZA SUS OPERACIONES EN

_____

DESPUES DE HABER CUMPLIDO CON LOS REQUERIMIENTOS DE LA D.G.A.C.

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO POR LA

PARTE 7 DE NUESTRAS REGULACIONES

ESTE CERTIFICADO ESTA LIMITADO A LAS SIGUIENTES CATEGORIAS

_____ _____ _____

_____ _____ _____

Y DE NO SER CANCELADO, SUSPENDIDO O REVOCADO.
SU VIGENCIA SERA DE TRES (3) AÑOS A PARTIR
DE LA FECHA DE EXPEDICION

DADO EN SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA A LOS _____ DIAS

DEL MES DE _____ DEL AÑO _____.

_____
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE VIII JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE VIII

CERTIFICACION

ESCUELA TECNICA DE AERONAUTICA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE VIII JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE VIII

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE VIII JULIO 94

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

INDICE

GENERALIDADES

8.1.- APLICABILIDAD

8.2.- REQUERIMIENTO PARA CERTIFICACION

8.3.- APLICACION Y EMISION DEL CERTIFICADO

8.4.- DURACION DEL CERTIFICADO

REQUERIMIENTO DE CERTIFICACION

8.5.- CLASIFICACIONES

8.6.- FACILIDADES, EQUIPOS Y MATERIALES REQUERIDOS

8.7.- ESPACIO REQUERIDO

8.8.- EQUIPOS REQUERIDOS PARA INSTRUCCION

8.9.- MATERIALES, HERRAMIENTAS ESPECIALES Y EQUIPO PARA MANTENIMIENTO

8.10.- PENSUM REQUERIDO

8.11.- REQUERIMIENTOS PARA INSTRUCCIONES

REGLAS DE OPERACIONES

8.12.- INSCRIPCION Y ASISTENCIA, PRUEBAS Y CREDITOS POR INSTRUCCION ANTERIOR O EXPERIENCIA

8.13.- RECORD

8.14.- CERTIFICADO DE GRADUACION

8.15.- REQUERIMIENTOS PARA INSTRUCTORES DE MANTENIMIENTO

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

8.16.- MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES, EQUIPOS Y MATERIALES

8.17.- MANTENIMIENTO DEL PROGRAMA O PENSUM APROBADO

8.18.- CALIDAD DE LA INSTRUCCION

8.19.- EXHIBICION DE CERTIFICADO

8.20.- CAMBIO DE LOCAL

8.21.- INSPECCION

8.22.- ADVERTENCIA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

GENERALIDADES

8.1 APLICABILIDAD

Esta Parte describirá los requisitos para la emisión de certificados escolares y clasificaciones para los técnicos de mantenimiento de aeronaves y las reglas operativas generales para los poseedores de aquellos certificados y clasificaciones.

8.2 REQUERIMIENTO PARA CERTIFICACION

Ninguna persona podrá operar una escuela para técnico de mantenimiento de aeronaves sin estar debidamente certificada por la DGAC.

8.3 APLICACION Y EMISION DEL CERTIFICADO

Para aplicar para un certificado o una clasificación adicional, se deberá presentar al Director de la DGAC lo siguiente:

1) Una solicitud que reúna los requisitos exigidos por esta regulación para poder tener derecho a un certificado escolar para técnico de mantenimiento de aeronave.

a) Una descripción del pensum propuesto.

b) Una lista de los equipos (facilidades) y materiales que serán utilizados en la docencia (con fotografía de los equipos si es posible).

c) Una lista detallando al personal instructor, incluyendo currículum de los mismos.

d) Una declaración del número máximo de estudiantes que espere enseñar por aula.

8.4 DURACION DEL CERTIFICADO

Un certificado escolar de técnico de mantenimiento de aeronaves o clasificación será efectiva hasta 12 meses o hasta que éste sea suspendido revocado o cancelado por la DGAC.

REQUERIMIENTO DE CERTIFICACION

8.5 CLASIFICACIONES

Las siguientes clasificaciones serán expedidas bajo esta Parte:

a) Generalidades

b) Estructura

c) Grupo motores

d) Estructura y motores

8.6 FACILIDADES, EQUIPOS Y MATERIALES REQUERIDOS

Un solicitante para un certificado de escuela de técnico de mantenimiento de aviación y clasificación o para una clasificación adicional, deberá tener al menos el equipo y materiales especificados en la Parte 8.8 y 8.9 que es apropiado a la clasificación que él persigue.

8.7 ESPACIO REQUERIDO

Un solicitante para un certificado escolar de técnico de mantenimiento de aeronaves y clasificación adicional deberá tener un lugar correctamente alumbrado y ventilado apropiado para la clasificación adicional o para una clasificación que él busque y como lo determine la DGAC, que sea apropiado para el número máximo de estudiantes esperados a ser instruidos a la vez. Dicho lugar requerirá lo siguiente:

a) Un salón de clases para impartir clases de teorías técnicas.

b) Un área apropiada para la aplicación de materiales de acabados.

c) Un área equipada con tanque de lavado y equipo de desengrase con aire a presión u otro equipo adecuado de limpieza.

d) Facilidades apropiadas para la marcha de motores.

e) Un área con equipos apropiados incluyendo banco de prueba, mesas y equipos de prueba para desarme, servicio e inspección, que contendrá lo siguiente:

1) Ignición, equipos eléctricos y accesorios.

2) Carburadores y sistemas de combustibles.

3) Hidráulica y sistemas de vacío para aeronaves, motores y sus accesorios.

f) Un área con adecuados equipos, incluyendo mesas, bancos de prueba, estantes y prensas para desarme, inspección y reglaje de aeronaves, ensamblaje y tiempos de motores.

8.8 EQUIPOS REQUERIDOS PARA INSTRUCCION

Un solicitante para un certificado escolar de técnico mecánico de aeronaves y clasificación o para clasificaciones adicionales, deberá tener los siguientes equipos de instrucción que sean apropiados para la clasificación que él busca:

a) Varios tipos de estructuras de aeronaves, sistemas de aeronaves y componentes, motores y sistemas de motores y componentes (incluyendo hélices) de una cantidad y tipo conveniente para completar los proyectos prácticos requeridos por su pensum aprobado.

b) Al menos una aeronave de un tipo actualmente certificada por la DGAC para operación privada o comercial, con motor, hélice, instrumento de motor, equipos de navegación y comunicación, luces de aterrizaje y otros equipos y accesorios sobre los cuales un técnico de mantenimiento podría ser requerido a trabajar y con los cuales el técnico debería estar familiarizado.

NOTA: El equipo requerido en esta Sección no tendrá que estar en condición de aeronavegabilidad. Sin embargo, este equipo tendrán que haber sido reparado para el ensamble completo.

c) Estructura, (motores) hélices, equipos y componentes de aquello en la cual la instrucción vaya a ser dada y en la que la experiencia práctica vaya a ser ganada, será tan diversificada como para mostrar los diferentes métodos de construcción, ensamblaje, inspección y operación. Deberá haber suficientes unidades para que no más de ocho estudiantes trabajen a la vez en una unidad.

d) Si la aeronave usada para instrucción no tiene tren retractable y wing flaps, la escuela deberá proveer ayudas de entrenamiento o maquetas operacionales para ellos.

8.9 MATERIALES, HERRAMIENTAS ESPECIALES Y EQUIPO PARA MANTENIMIENTO

Un solicitante de un certificado de escuela para técnico mecánico de aeronave clasificación o para una clasificación adicional, deberá tener un almacén adecuado de materiales, herramientas especiales y tales equipo de taller que sean apropiados al pensum aprobado por la escuela y sean usados en la construcción y mantenimiento de aeronaves para asegurar que cada estudiante esté debidamente instruido.

Las herramientas especiales y los equipos de taller deberán estar en condiciones satisfactorias de trabajo para el propósito que vayan a ser empleados.

8.10 PENSUM REQUERIDO

a) Un solicitante para un certificado escolar de técnico de aeronaves y clasificaciones para una clasificación adicional, deberá tener un pensum apropiado que esté diseñado para calificar sus estudiantes para realizar los servicios de un técnico para una calificación o calificaciones adicionales.

b) El pensum debe ofrecer los siguientes números de horas de instrucción para clasificación mostrada y las horas de unidad de instrucción no serán menos de 50 minutos de duración:

1) Estructura (airframe) 400 horas 100 general 500 estructura.

2) Motores 400 horas 100 general 500 motores.

3) Estructura combinada con motor 1000 horas 200 general 400 estructura (fuselaje) 400 motores.

c) El pensum tendrá que cubrir los temas y detalles prescritos en esta Parte.

d) El pensum deberá mostrar:

1. Los proyectos prácticos requeridos para ser completados.

2. Para cada sujeto las partes de teoría dadas.

3. Una lista de las pruebas escolares mínimas a ser impartidas.

8.11 REQUERIMIENTOS PARA INSTRUCCIONES

Un aplicante para un certificado para escuela de técnico de aeronave, clasificación o clasificaciones adicionales, deberá tener la cantidad de instructores apropiados con certificados de técnico de aeronaves y clasificaciones que la DGAC determine necesario para proveer instrucción adecuada y supervisión a los estudiantes, incluyendo un instructor para cada 20 estudiantes por clase. Sin embargo, el solicitante podrá proveer instructores especializados que no posean certificados de técnicos de aeronaves para enseñar matemáticas, física, electricidad básica, hidráulica, dibujo y temas similares. Al solicitante se le requerirá mantener una lista de los nombres y calificaciones de los instructores especializados y proveer una copia de la lista a la DGAC.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGLAS DE OPERACIONES

8.12 INSCRIPCION Y ASISTENCIA, PRUEBAS Y CREDITOS POR INSTRUCCION ANTERIOR O EXPERIENCIA

a) Una escuela técnica certificada para técnicos de mantenimiento de aeronaves no deberá requerir a un estudiante más de 8 horas diarias de instrucción o más de 40 horas a la semana.

b) Esta escuela técnica dará una prueba apropiada a cada estudiante al finalizar una unidad de instrucción como lo diga el pensum de la escuela.

c) Una escuela técnica no podrá graduar a un estudiante a menos que haya completado todos los requisitos del pensum presentado. Sin embargo, la escuela podrá dar crédito a un estudiante por instrucción previa o experiencia, según lo siguiente:

1) Una escuela podrá dar crédito a un estudiante con instrucción completada satisfactoriamente en:

a) Una universidad o instituto acreditado por la DGAC.

b) Una escuela vocacional o técnica.

c) Una escuela técnica militar.

2) Para determinar la cantidad de crédito a exonerar:

a) Mediante un examen de admisión igual al dado al estudiante que completó una fase del pensum en la escuela aprobada.

b) Mediante la evaluación de los certificados de estudios anteriores.

c) En el caso de un estudiante de una escuela militar solamente en base a un examen de admisión.

3) Una escuela podrá dar crédito a un estudiante con experiencia previa en mantenimiento de aeronaves solamente tomando un examen de admisión.

8.13 RECORD

Cada escuela aprobada de mantenimiento de aeronaves deberá mantener un record de cada estudiante inscrito, mostrando lo siguiente:

a) Su asistencia, exámenes y notas recibidas en las fases requeridas.

b) Los créditos obtenidos por instrucción.

La escuela deberá mantener los records por un mínimo de dos años después que el estudiante finalice los estudios; y deberán estar disponibles para inspección cuando sean requeridos por la DGAC. Deberá tener una hoja individual para cada estudiante mostrando el progreso práctico del estudiante.

8.14 CERTIFICADO DE GRADUACION

Cada escuela deberá de otorgar un certificado de graduación a cada estudiante que se haya graduado. Este certificado deberá estar firmado por el director de la escuela y contendrá la fecha de graduación y el título obtenido.

8.15 REQUERIMIENTOS PARA INSTRUCTORES DE MANTENIMIENTO

Cada escuela aprobada de mantenimiento de aeronaves deberá mantener los instructores técnicos de aeronaves calificados suficiente para ofrecer instrucción adecuada, incluyendo al menos un instructor para cada 20 estudiantes en el aula. La escuela podrá tener instructores especiales que no sean técnicos de aeronave para enseñar matemáticas, dibujos, hidráulica o cualquier materia similar.

8.16 MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES, EQUIPOS Y MATERIALES

Cada escuela certificada o aprobada de mantenimiento de aeronaves deberá poseer instalaciones, equipos y materiales igual a

los estándares actualmente requeridos para la emisión de los certificados y calificaciones que la escuela posea.

Ninguna escuela podrá hacer un cambio sustancial a las instalaciones, equipos o materiales que hayan sido aprobados para un programa en particular a menos que ese cambio haya sido aprobado por la DGAC.

8.17 MANTENIMIENTO DEL PROGRAMA O PENSUM APROBADO

Cada escuela certificada o aprobada de mantenimiento de aeronaves deberá seguir su programa o pensum aprobado por la DGAC. La escuela no podrá cambiar su pensum aprobado a menos que este cambio sea autorizado por la DGAC.

8.18 CALIDAD DE LA INSTRUCCION

Toda escuela certificada de mantenimiento de aeronaves deberá proveer una instrucción con una calidad tal que cualquier egresado o graduado de ésta deberá ser comprobada mediante los exámenes exigidos por la DGAC. Para la otorgación de licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, durante el primer año de haber sido graduado el estudiante.

8.19 EXHIBICION DE CERTIFICADO

El poseedor de un certificado de escuela de mantenimiento de aeronaves deberá mostrarlo o exhibirlo al público en un lugar de la escuela accesible y que pueda ser inspeccionado por la DGAC en cualquier momento.

8.20 CAMBIO DE LOCAL

Ningún poseedor de certificado de escuela de mantenimiento de aeronaves podrá cambiar la ubicación de ésta a menos que sea autorizada por escrito con 30 días de anticipación por la DGAC. Si esta disposición es violada el certificado podrá ser revocado o anulado.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

8.21 INSPECCION

La DGAC podrá en cualquier momento inspeccionar una escuela técnica de mantenimiento de aeronaves para determinar que la misma cumpla con todas las disposiciones antes escritas. Tales inspecciones serán realizadas normalmente cada año para verificar que los requisitos originales para los cuales fue autorizada se mantengan. Después de cada inspección se notificará a la escuela por escrito de cualquier deficiencia encontrada. La DGAC podrá realizar otras inspecciones inform[illegible] en cualquier momento que ésta lo desee.

8.22 ADVERTENCIA

Ninguna escuela certificada de mantenimiento de aeronaves podrá hacer declaraciones de ella misma que sean falsas o con la intención de lograr que cualquier persona se matricule en la misma.

En cualquier momento que la escuela quiera publicar que ha sido certificada por la DGAC, deberá claramente distinguir entre sus cursos o materias que están aprobadas por la DGAC y las que no los están.

NOTA: Toda escuela certificada, a la aprobación de esta Parte como regulación de la DGAC, tendrá que cumplir con ésta para la renovación de su certificado dentro de un periódo de 6 meses.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

 JULIO 94

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CERTIFICADO DE ESCUELA TECNICA DE AERONAUTICA

NUMERO _____

[illegible] AVALA A LA ESCUELA

_____

LA CUAL IMPARTE DOCENCIA EN

_____

[illegible] CUMPLIDO CON LOS REQUERIMIENTOS DE LA D.G.A.C.

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO POR LA

PARTE 8 DE NUESTRAS REGULACIONES

ESTE CERTIFICADO AUTORIZA LOS SIGUIENTES CURSOS

_____ _____ _____

_____ _____ _____

Y DE NO SER CANCELADO, SUSPENDIDO O REVOCADO.
SU VIGENCIA SERA DE UN (1) AÑO A PARTIR
DE LA FECHA DE EXPEDICION

DADO EN SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA A LOS _____ DIAS

DEL MES DE _____ DEL AÑO _____.

_____
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE IX

OPERACIONES DE AERONAVES AGRICOLAS

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE IX JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE IX

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

I N D I C E

9.01 APLICABILIDAD

9.02 DEFINICIONES

9.03 CERTIFICADO REQUERIDO

9.04 APLICACION PARA CERTIFICADO

9.05 ENMIENDA DE CERTIFICADO

9.06 REQUISITOS DE CERTIFICACION

9.07 DURACION DEL CERTIFICADO

9.08 TRANSPORTE DE DROGAS

9.09 REGLAS OPERACIONALES - SUBPARTE C
GENERALIDADES

9.10 REQUISITOS DE AERONAVE

9.11 POSESION DEL CERTIFICADO

9.12 LIMITACIONES PARA OPERADOR DE AERONAVES AGRICOLAS PRIVADAS

9.13 MANERA DE DISTRIBUCION

9.14 DISTRIBUCION DE VENENO (INSECTICIDA)

9.15 PERSONAL

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

9.16 ASEGURAMIENTO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARNES DE HOMBROS

9.17 OPERACIONES EN ESPACIO AEREO CONTROLADO, DESIGNADO PARA UN AEROPUERTO

9.18 NO OBSERVACION DE LA CONFIGURACION DEL TRANSITO DEL AEROPUERTO

9.19 OPERACION SIN LUCES DE POSICION

9.20 OPERACION SOBRE OTRAS AREAS CONGESTIONADAS

9.21 OPERACION SOBRE AREAS CONGESTIONADAS - GENERAL

9.22 OPERACION SOBRE AREAS CONGESTIONADAS: AERONAVE Y PILOTO

9.23 NOMBRE DE EMPRESAS: OPERADOR COMERCIAL DE AERONAVE AGRICOLA

9.24 DISPONIBILIDAD DE CERTIFICACION

9.25 AUTORIDAD DE INSPECCION

9.26 SUBPARTE "D" REGISTROS - OPERADOR COMERCIAL DE AERONAVE AGRICOLA

9.27 CAMBIO DE DIRECCIONES

9.28 TERMINACION DE OPERACIONES

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE IX JULIO 94

9.01 APLICABILIDAD

a) Esta parte prescribe disposiciones gubernamentales.
1.- Operaciones de aeronaves agrícolas dentro de la República Dominicana.

2.- El suministro del certificado de explotación para aeronaves agrícolas comerciales y privadas para estas operaciones.

b) En una emergencia pública el propietario de aeronaves agrícolas conduciendo una operación bajo esta parte puede extender la desviación necesaria de las reglas operativas de esta parte para actividades de auxilio y bienestar aprobado por la D.G.A.C.

c) Cada explotador que, bajo la autoridad de esta sección, desvia de una regla de esta parte, podría dentro de los 10 días después de la desviación, enviar a la D.G.A.C. un informe completo de la operación de la aeronave involucrada, incluir una descripción de la operación y las razones para ello.

9.02 DEFINICIONES

Definiciones de términos para los propósitos de esta parte.

Operación de aeronave agrícola, significa la operación de una aeronave para el propósito de (1) distribuyendo cualquier veneno (insecticida), (2) distribuyendo cualquier otra sustancia pretendida para plantar (NOURISHMENT), suelo, propagación de vida de planta, o control de peste, o (3) comprometida en actividades distribuidoras afectando directamente agricultura, horticultura, o preservación forestal, pero no incluyendo la distribución de insectos vivos.

Certificación

Reglas de certificación de la subparte B

9.03 CERTIFICADO REQUERIDO

a) Excepto como provee en los párrafos (c) y (d) de esta sección, ninguna persona puede conducir operaciones de aeronaves agrícolas sin, o en violación de un certificado de operador de aeronave agrícola suministrado.

b) Un operador puede, si cumple con esta parte, conducir operaciones de aeronaves agrícolas en un helicóptero con equipo distribuidor externo sin un certificado de operador de carga externo.

c) El Estado, cumpliendo operaciones de aeronave agrícolas con aeronave pública no necesita cumplir esta subparte.

d) El poseedor de un certificado de operador de helicóptero de carga externo bajo la Parte IX de este capítulo conduciendo una operación de aeronave agrícola, involucrando solamente la distribución de agua en fuegos forestales para helicóptero de carga externa principal, no necesita cumplir con esta subparte.

9.04 APLICACION PARA CERTIFICADO

Una aplicación para un certificado de operador de aeronave agrícola está hecho en una forma y en una manera prescrita por el Director, y la D.G.A.C.

9.05 ENMIENDA DE CERTIFICADO

a) Un certificado de operador de aeronave agrícola puede ser enmendado.

1.- Mediante solicitud por el poseedor de ese certificado.

b) Una solicitud para enmendar un certificado de operador de aeronave agrícola es presentada en una forma y en una manera prescrita al Director.

El solicitante debe registrar la solicitud en la D.G.A.C., al menos 15 días antes de la fecha que propone la enmienda se hace efectivo, a menos que un período de catalogación más corto esta aprobado por esa dirección.

c) La D.G.A.C. otorga una solicitud para enmendar un certificado si determinará esa seguridad en comercio de aire y el interés público permite así.

d) Dentro de 30 días después de haber recibido el rechazo de la solicitud de la enmienda, el poseedor puede solicitar al director, servicios de normas de vuelo para reconsiderar dicho rechazo.

9.06 REQUISITOS DE CERTIFICACION

a) General. Un solicitante para un certificado de operador de aeronave agrícola privado es titular de ese certificado si mostrara que él posee los requisitos de párrafos (b), (d), y (e) de esta sección. Un solicitante para un certificado de operador de aeronave agrícola comercial es titular de ese certificado si mostrara que posee los requisitos de párrafos (c), (d) y (e) de esta sección. Sin embargo, si un solicitante no es requerido para demostrar el conocimiento requerido en párrafos (e) (1) a través (iv) de esta sección.

b) Operador privado - pilotos. El solicitante debe poseer un certificado de piloto privado, comercial, o certificado de piloto de transporte de línea aérea y debe estar adecuadamente calificado para la aeronave ha ser utilizada.

c) Operador comercial: pilotos. El solicitante tiene que tener disponibles los servicios de al menos una persona que se mantienen actualizado, el certificado de transporte de línea aérea o comercial certificado de piloto y que sea adecuadamente tasado para la aeronave para estar utilizada. El solicitante, el mismo puede ser la persona disponible.

d) Aeronave. El solicitante tiene que tener al menos una aeronave certificada y en condiciones de aeronavegabilidad requerida para operación agrícola.

e) Conocimiento y habilidad de prueba. El solicitante tiene que mostrar, o tener la persona que esta designada como el supervisor principal de operaciones de aeronaves agrícola para que el muestre, que tiene conocimiento satisfactorio y considerar la habilidad operacional de aeronave agrícola, como se describe en párrafo (e) (1) y (2) de esta sección.

1.- La prueba de conocimiento consiste en lo siguiente:

(i) Pasos a dar antes de comenzar las operaciones, incluyendo encuesta del área para ser trabajada.

(ii) Manipulación segura de veneno económicos y la propia distribución de contenedores utilizados por aquellos venenos.

(iii) Los efectos generales de venenos (insecticidas) los productos químicos agrícolas en plantas, animales y las personas, con énfasis en aquellas utilizadas normalmente en las áreas de operaciones pretendidas; y las precauciones para estar observando de la utilización, venenos y productos químicos.

(iv) Síntomas principales de envenenamiento de persona por venenos (insecticidas) las medidas de emergencia apropiadas para ser tomadas y la ubicación de control de veneno central.

(v) Capacidades de desempeño y limitaciones operativas de la aeronave para ser utilizada.

(vi) Vuelo seguro y procedimientos de aplicación.

2.- La prueba de habilidad consiste de las siguientes maniobras que deben ser mostradas en cualquier aeronave especificada en párrafo (d) de esta sección y el peso máximo de despegue certificado para esa aeronave, o el peso máximo establecido para la carga de propósito especial, cualquiera es mayor:

(I) Despegue en campo corto y campo suave aeronave y (giroplano) solamente.

(II) Enfoque al área de trabajo.

(III) Entrenamiento para aterrizar.

(IV) Giramiento segado.

(V) Regreso inmediato y moverse hacia adelante.

(VI) DESACELERACION RAPIDA (TOPES RAPIDOS) EN HELICOPTERO SOLAMENTE.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

9.07 DURACION DEL CERTIFICADO

Un certificado de operador de aeronave agrícola es efectivo hasta que es suspendido, o revocado, el poseedor de un certificado de operador de aeronave agrícola que está suspendido o revocado regresará al Director.

9.08 TRANSPORTE DE DROGAS

Transporte de drogas narcóticas, marihuana, y las drogas deprimentes o estimulantes o sustancias.

Si el poseedor de un certificado suministrado bajo esta parte permite cualquier aeronave poseída o (arrendada) por ese poseedor para ser comprometidos en cualquier operación que el tenedor de certificado sabe que está en violación de este capítulo esa operación es una base para suspender o revocar el certificado.

9.09 REGLAS OPERACIONALES - SUBPARTE C
GENERALIDADES

a) EXCEPTO COMO PROVEIDOS EN PARRAFOS (D) Y (E) DE ESTA SECCION, ESTA [SUBPARTE] PRESCRIBE REGLAS QUE APLICAN A PERSONAS Y AERONAVES UTILIZADAS EN OPERACIONES DE AERONAVES AGRICOLAS CONDUCIDAS BAJO ESTA PARTE.

b) EL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR DE AERONAVE AGRICOLA SE PUEDE DESVIAR DE LAS PREVISIONES DE LA PARTE (3) DE ESTE CAPITULO SIN UN CERTIFICADO DE RENUNCIA, AUTORIZADO COMO EN ESTA [SUBPARTE] PARA OPERACIONES DISTRIBUIDORAS, CUANDO SE CONDUCEN [NODISPENSING]. ANTENA DE TELEVISION AEREA OPERACIONES DE TRABAJO RELACIONADA CON AGRICULTURA, HORTICULTURA, O LA CONSERVACION DE BOSQUE DE ACUERDO CON LAS OPERACIONES DE ESTA [SUBPARTE].

c) SECCIONES 9.10 HASTA 9.12, SECCIONES 9.15, Y 9.22 HASTA 9.25 NO APLICA A PERSONAS Y AERONAVES UTILIZADAS EN OPERACIONES DE AERONAVES AGRICOLAS CONDUCIDAS CON AERONAVE PUBLICA.

d) SECCIONES 9.10 HASTA 9.12, SECCIONES 9.15, 9.21, 9.22 HASTA 9.25, Y SUBPARTE NO APLICAN A PERSONAS Y [ROTORCRAFT] UTILIZADO EN OPERACIONES DE AERONAVES AGRICOLAS CONDUCIDAS POR UNA PERSONA POSEEDORA DE UN CERTIFICADO BAJO PARTE 9 DE ESTE CAPITULO E

INVOLUCRAR SOLAMENTE LA DISTRIBUCION DE AGUA EN FUEGO DE BOSQUE POR [ROTORCRAFT] CARGA EXTERNA SIGNIFICA. SIN EMBARGO, LA OPERACION ESTARA CONDUCIDA DE ACUERDO CON-

1.- LAS REGLAS DE LA PARTE 9 DE ESTE CAPITULO GOBERNANDO LAS OPERACIONES DE HELICOPTERO DE CARGA EXTERNA; Y

2.- LAS REGLAS OPERATIVAS DE ESTA [SUBPARTE] CONTENIDAS EN LAS SECCIONES 9.9, 9.13, Y SECCIONES 917 HASTA 9.20.

9.10 REQUISITOS DE AERONAVE

Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que esa aeronave:

a) ENCUENTRAN LOS REQUISITOS DE LA SECCION 9.06 (D); (B) ESTA EQUIPADO CON UN APAREJO DE HOMBRO APROPIADO Y ADECUADAMENTE INSTALADO PARA USO POR CADA PILOTO.

9.11 POSESION DEL CERTIFICADO

a) NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UNA AERONAVE A MENOS QUE UN FACSIMIL DEL CERTIFICADO DE OPERADOR DE AERONAVE AGRICOLA, BAJO EL CUAL LA OPERACION ES CONDUCIDA, ESTA LLEVADO EN ESA AERONAVE. EL FACSIMIL SERA PRESENTADO PARA INSPECCION SOBRE LA SOLICITUD DEL DIRECTOR O CUALQUIER INSPECTOR DE LA D.G.A.C.

b) NO OBSTANTE PARTE 3 DE ESTE CAPITULO, EL CERTIFICADO DE REGISTRO Y DE AERONAVEGABILIDAD SUMINISTRADO A LA AERONAVE TIENE QUE ESTAR EN ESTA, SIN EMBARGO, CUANDO AQUELLOS CERTIFICADOS NO SON LLEVADOS EN LA AERONAVE DEBEN ESTAR DISPONIBLES PARA LA INSPECCION EN LA BASE DE QUE LA OPERACION DISTRIBUIDORA ES CONDUCIDO.

9.12 LIMITACIONES PARA OPERADOR DE AERONAVES AGRICOLAS PRIVADAS

Ninguna persona puede conducir una operación de aeronave agrícola bajo la autoridad de un certificado de operador de aeronave agrícola-

a) PARA COMPENSACION O ALQUILER.

b) SOBRE UNA AREA AGROMERADA;

c) SOBRE CUALQUIER PROPIEDAD A MENOS QUE SEA EL DUEÑO O INQUILINO DE LA PROPIEDAD, O TIENE PROPIEDAD U OTRO INTERES DE LA PROPIEDAD EN LA COSECHA LOCALIZADA EN ESA PROPIEDAD.

9.13 MANERA DE DISTRIBUICION

Ninguna personas puede dispensar, o hacer que estar dispensado, en una aeronave, cualquier sustancia o material en una manera que crean un [peligro] a personas o propiedad en la superficie.

9.14 DISTRIBUCION DE VENENO (INSECTICIDA)

a) EXCEPTO COMO PROVEIDO EN EL PARRAFO (B) DE ESTA SECCION, NINGUNA PERSONA PUEDE DISPENSAR O HACER QUE ESTAR DISPENSADO DE UNA AERONAVE, CUALQUIER VENENO (INSECTICIDA) QUE ESTE REGISTRADO EN ESTE PAIS.

1 - Para un uso otro que por el que este registrado;

2.- Contrario a cualquier instrucciones o uso de seguridad limitaciones en su etiqueta;

3.- En violación de cualquier ley o regulación de este país.

b) ESTA SECCION NO APLICA A CUALQUIER PERSONA DISTRIBUIDORA DE VENENO (INSECTICIDA) PARA PROPOSITOS EXPERIMENTALES BAJO.

1.- La supervisión del Departamento de Agricultura o agencia autorizada aprobó conducir investigación en el campo de venenos (insecticidas);

2.- Un permiso de D.G.A.C. al deparatamento de Agricultura (Autorizado).

9.15 PERSONAL

a) INFORMACION. EL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE OPERACION DE AERONAVE AGRICOLA ASEGURARA QUE CADA PERSONA UTILIZADA EN LA OPERACION DE AERONAVE AGRICOLA EL POSEEDOR ESTA INFORMADO DE ESAS TAREAS Y RESPONSABILIDADES DE PERSONA PARA LA OPERACION.

b) SUPERVISORES. NINGUNA PERSONA PUEDE SUPERVISAR UNA OPERACION DE AERONAVE AGRICOLA A MENOS QUE PUEDA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE CONOCIMIENTO Y HABILIADAD DE LA SECCION 9.06 (E).

c) PILOTO AL MANDO NINGUNA PERSONA PUEDE ACTUAR COMO PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE A MENOS QUE MANTENGA UN CERTIFICADO Y CLASIFICACION DE PILOTO PRESCRITA POR SECCION 9.06 (B) O (C), COMO APROPIADO AL TIPO DE OPERACION CONDUCIDA. ADEMAS, TIENE QUE DEMOSTRAR AL POSEEDOR DEL CERTIFICADO DE OPERADOR DE AERONAVE AGRICOLA CONDUCIR LA OPERACION QUE HA ENCONTRADO LOS REQUISITOS DE CONOCIMIENTO Y HABILIDAD DE LA SECCION 9.06 (E). SI EL TENEDOR DE ESE CERTIFICADO HA DESIGNADO UNA PERSONA BAJO LA SECCION 9.06 (E) PARA SUPERVISAR SUS OPERACIONES DE AERONAVES AGRICOLAS LA DEMOSTRACION TIENEN QUE SER HECHA POR LA PERSONA DESIGNADA. SIN EMBARGO, UNA DEMOSTRACION DEL REQUISITO DE CONDUCCION Y HABILIDAD NO ES NECESARIO POR CUALQUIER PILOTO AL MANDO QUE-

1. Es, en el momento de la catalogación de una aplicación por un operador de aeronave agrícola, trabajar como un piloto al mando para ese operador;

2.- Tiene un registro de operación bajo ese solicitante que no expone cualquier pregunta respecto a la seguridad de sus operaciones de vuelo o su competencia en materiales agrícolas distribuidores o los productos químicos.

9.16 ASEGURAMIENTO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARNES DE HOMBROS

Ningún explotador debe operar una aeronave en operaciones requeridas para ser conducida bajo parte 9 sin tener un cinturón de seguridad y arnés para hombro bien puesto y abrochados (en la misma persona), excepto que el arnés de hombro no necesite ser puesto si la persona sea incapaz ejecutar las funciones requeridas con el arnés de hombro puesto.

9.17 OPERACIONES EN ESPACIO AEREO CONTROLADO, DESIGNADO PARA UN AEROPUERTO.

a) EXCEPTO PARA VUELOS HACIA Y DESDE UN AERA DE DISTRIBUCION, NADIE PUEDE OPERAR UNA AERONAVE ENTRE LOS LIMITES LATERALES DEL AERA DE LA SUPERFICIE DEL ESPACIO AEREO CLASE D, DESIGNADO PARA UNA AEROPUERTO, A MENOS QUE LA AUTORIZACION PARA ESA OPERACION HAYA SIDO OBTENIDA DE PARTE DE LA INSTALACION DEL ATC, QUE TIENE JURISDICCION SOBRE ESA AREA.

b) NADIE PODRA OPERAR UNA AERONAVE EN CONDICIONES ATMOFERICA DEBAJO DE LOS MINIMOS DE VFR (REGLAS DE VUELO VISUAL) DENTRO DE LOS LIMITES LATERALES DE UNA AEREA DE ESPACIO AEREO CLASE E, QUE SE EXTIENDE HACIA ARRIBA DESDE LA SUPERFICIE, AL MENOS QUE LA AUTORIZACION PARA TAL OPERACION HAYA SIDO OBTENIDA DE PARTE DE LA INSTALACION DEL ATC TENIENDO JURISDICION SOBRE ESA AREA.

c) NO OBSTANTE, 3.66 (A) (2) DE ESTE CAPITULO, UNA AERONAVE PUEDE SER OPERADA BAJO LOS MINIMOS ATMOFERICOS VFR ESPECIALES SIN REUNIR LOS REQUISITOS PRESCRITOS EN ELLO.

9.18 NO OBSERVACION DE LA CONFIGURACION DEL TRANSITO DEL AEROPUERTO.

No obstante la parte 3 de este capítulo, el piloto al mando de una aeronave puede desviarse de la configuración del tránsito de un aeropuerto cuando está autorizado por la torre de control funcionando, el piloto al mando puede desviarse de la configuración del tránsito si:

a) SE HA HECHO COORDINACION ANTERIOR CON EL ADMINISTRADOR DEL AEROPUERTO INTERESADO;

b) LAS DESVIACION SON LIMITADAS A LA OPERACION DE LA AERONAVE;

c) EXCEPTO EN UNA EMERGENCIA, LOS ATERRIZAJES Y DESPEGUES NO SON EFECTUADO SOBRE RAMPAS, PISTAS DE TAXEO, U OTRAS AREAS DEL AEROPUERTO DISPUESTAS PARA TAL USO; Y

d) LA AERONAVE EN TODOS MOMENTOS PERMANECE LIBRE DE, Y DA PASO A, AERONAVES, CONFORMANDOSE A LA CONFIGURACION DEL TRANSITO PARA EL AEROPUERTO.

9.19 OPERACION SIN LUCES DE POSICION

No obstante a parte 3 de este capítulo una aeronave puede ser operada, sin luces de posición sí prominentes objetos no usados, son vistos a menos de una milla del despegue y aterriza en:

a) Aeropuerto con torres de control funcionando son hechos solamente por operador de torre de control autorizado; y

b) En otros aeropuertos son hechos solamente con permiso del jefe del aeropuerto y no otras operaciones de aeronave requieren luces posición y estan en progreso en ese aeropuerto.

9.20 OPERACION SOBRE OTRAS QUE, AREAS CONGESTIONADAS

A pesar de la parte 3 de este capítulo, durante la actual distribución de operación incluyendo aproximaciones, salidas, y virajes en redondo, razonablemente necesarios para la operación, una aeronave puede ser operada sobre otras áreas que no sean las áreas cogestionadas debajo de los 500 pies sobre la superficie, y más cerca de los 500 pies distante de personas, vehículos, y estructuras, si las operaciones son conducidas sin crear una amenaza a personas o propiedades sobre la superficie.

9.21 OPERACION SOBRE AREAS CONGESTIONADAS: GENERAL

a) A PESAR DE LA PARTE 3 DE ESTE CAPITULO, UNA AERONAVE PUEDE SER OPERADA SOBRE UNA AEREA CONGESTIONADA A ALTITUDES REQUERIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO APROPIADO DE LA OPERACION DE LA AERONAVE AGRICOLA SI LA OPERACION ES CONDUCIDA:

1.- Con la máxima seguridad para personas y propiedad en la superficie, de acuerdo con la operación; y

2.- De acuerdo con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) NADIE PUEDE OPERAR UNA AERONAVE SOBRE UNA AREA CONGESTIONADA EXCEPTO DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS DE ESTE PARRAFO:

1.- Anteriormente aprobación escrita debe ser obtenida del funcionario apropiado o consejo de administración de la subdivisión política sobre la cual las operaciones son conducidas.

2.- Notificación de la operación ideada debe ser entregada al público por algunos médios efectivos, tales como periódicos diarios, radio, televisión, o noticia a domicilio.

3.- Un plan para cada operación completa debe ser remitido a, y aprobado por la persona apropiado del Distrito de Estandares de Vuelo de la D.G.A.C., teniendo jurisdicción sobre el área donde la operación ha de ser conducida. El plan debe incluir consideración de obstrucciones al vuelo; las posibilidades de aterrizaje de emergencia de la aeronave que va a ser usada; y cualquier coordinación necesaria con el control del tráfico aéreo

4.- Aeronave de un solo motor debe ser operada como sigue:

i) Excepto para helicópteros, nadie puede despegar una aeronave cargada, o hacer un viraje en redondo sobre una área congestionada.

ii) Nadie puede operar una aeronave sobre un área congestionada por debajo de las altitudes prescritas en la parte 3 de este capítulo, excepto durante la actual operación de distribución, incluyendo las aproximaciones y salidas necesarias para esa operación.

iii) Nadie puede operar una aeronave sobre una área congestionada durante la actual operación de distribución, incluyendo las aproximaciones y salidas para esa operación, a menos que sea operada en un patrón y a tal altitud que la aeronave pueda aterrizar, en una emergencia, sin poner en peligro las personas o propiedad en la superficie.

5.- Aeronave multimotor debe ser operada como sigue:

i) Nadie puede despegar un aeronave multimotor sobre un área congestionada excepto bajo condiciones que permitirán que la aeronave sea traida a una parada segura dentro de la longitud efectiva de la pista desde cualquier punto en el despegue hasta la hora de alcanzar, con todos lo motores operando con potencia de despegue normal, 105 % de la mínima velocidad de control con el motor crítico inoperativo durante la configuración de despegue ó 115 % de la velocidad de entrada en perdida de la configuración de despegue, cual sea mayor, como esta mostrado por los datos de distancia de la aceleración y parada. Aplicar este requerimiento, la

información de despegue está basada en condiciones de aire tranquilo, y no hace ninguna corrección para ningún declive ascendente del 1 % o a menos, cuando el porcentaje se mide como la diferencia entre la elevación en los puntos extremos de la pista divididos por la longitud total. Para declives ascendentes mayor del 1 % la longitud efectiva de despegue de la pista, está reducida un 20 % por cada y grado por ciento.

ii) Nadie puede operar una aeronave multimotor con un peso mayor que el peso que, con un motor crítico inoperativo, permitiría una proporción de ascenso de al menos 50 pies por minuto a una altura de por lo menos 1,000 pies encima de la elevación del terreno más alto u obstrucción, dentro del área que se va trabajar o una altitud de 5,000 pies, cual sea más alta. Para los propósiatos de esta subdivisión, se asume que la hélice del motor restante o motores restantes están operando a la máxima potencia continua disponible.

iii) Nadie puede operar una aeronave multimotor sobre un área congestionada por debajo de las altitudes prescritas en la parte 3 de este capítulo, excepto durante la operación de distribución actual, incluyendo las aproximaciones salidas, y virajes en redondo necesarios para esa operación.

9.22 OPERACIONES SOBRE AREAS CONGESTIONADAS: AERONAVE Y PILOTO

a) General. Nadie puede operar una aeronave sobre zona congestionada excepto en conformidad con las reglas (normas) para el piloto y aeronave en esa sección.

b) Pilotos. Cada piloto al mando debe tener como mínimo:

1.- 25 horas de vuelo como piloto al mando en la marca y modelo básico de la aeronave, del cual por lo menos 10 horas han sido adquiridas dentro de los presentes 12 meses; y

2.- La experiencia de 100 horas de vuelo como piloto al mando en distribución de materiales o químicos de agrícola.

9.23 NOMBRE DE EMPRESAS: OPERADOR COMERCIAL DE AERONAVE AGRICOLA

Ninguna persona puede operar con nombre de otra empresa que no está figurando en la certificación de opración comercial de agricultura para su aeronave.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

9.24 DISPONIBILIDAD DE CERTIFICACION

Cada explotador que tiene un certificado para operar una aeronave agrícola debe mantener ese certificado en la oficina de su base de operaciones y debe ser presentado a la petición de los inspectores de Aeronáutica Civil.

9.25 AUTORIDAD DE INSPECCION

Cada explotador teniendo un certificado para operar una aeronave agrícola debe permitir a los inspectores de Aeronáutica Civil, hacer en cualquier hora y en cualquier sitio inspecciones, incluidas, inspecciones de operaciones de distribuciones (fumigación), para determinar el cumplimiento de las regulaciones aplicables y su certificado (licencia) de operar la aeronave agrícola.

9.26 SUB-PARTE D-REGISTROS OPERADOR COMERCIAL DE AERONAVE AGRICOLA

Cada persona teniendo un certificado para operar una aeronave agrícola debe mantener y tener al día en la oficina de su base de operaciones asignadas para su aplicación, los registros siguientes:

1.- Nombres y direcciones de cada persona para cual servicios de agricultura fue suministrado;

2.-La fecha del servicio;

3.- el nombre y la cantidad del material distribuido en cada operación conducida; y

4.- Nombre, dirección y número de la licencia de cada piloto que opera una aeronave agrícola y la fecha cuando ese piloto cumplió con el conocimiento y la legalización de los requerimientos de la Sección 9.06 (e).

b) Los registros requeridos de esa sección debe ser mantenido por lo menos 12 meses y tenerlos disponibles para inspección en petición de los inspectores de la D.G.A.C.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

9.27 CAMBIO DE DIRECCIONES

Cada persona teniendo un certificado para operar una aeronave agrícola debe notificar por escrito a la D.G.A.C. (Dirección General de Aeronáutica Civil) cualquier cambio de la dirección de su base de operación.

9.28 TERMINACION DE OPERACIONES

Cuando un explotador que tiene un certificado para operar una aeronave agrícola termina las operaciones de acuerdo a esa parte él debe entregar ese certificado a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE X JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE X

TRANSPORTISTAS AEREOS Y OPERADORES EXTRANJEROS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE COMUN. (PUBLICO).

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DGACR-PARTE X JULIO 94

REGULACIONES

DE

AERONAVEGABILIDAD

PARTE X

ESTA PARTE SERA OFICIAL CON LA FIRMA DEL DIRECTOR Y LA FECHA DE ADOPCION Y SERA REVISADA ANUALMENTE POR LAS AUTORIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

_____ _____

FECHA DE ADOPCION DIRECTOR

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CONTROL DE REVISION

FECHA	REEMPLAZO	REVISION	FIRMA

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

I N D I C E

10.1 APLICABILIDAD

10.2 ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES

10.3 CERTIFICADOS DE REGISTROS Y AERONAVEGABILIDAD

10.4 REQUERIMIENTOS DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y LISTA DE EQUIPO MINIMO PARA AERONAVES DE REGISTRO PERTENECIENTE A LA REPUBLICA DOMINICANA

10.5 CERTIFICADOS DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELOS

10.6 EQUIPAMIENTOS DE RADIOS

10.7 SISTEMA DE ANTICOLISION Y DE ALERTA DE TRAFICO (TCAS; TRAFFIC ALERT AND COLLISION AVOIDANCE SISTEM")

10.8 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE TRAFICO AEREO

10.9 CONTROL DE TRAFICO

10.10 AERONAVES DE CATEGORIA DE TRANSPORTE EN SERVICIO DE CARGA: INCREMENTO DE LOS PESOS CON CERO COMBUSTIBLE Y DE ATERRIZAJE

10.11 SEGURIDAD DE AERONAVES

10.12 USO DEL SISTEMA DE RAYOS X

10.13 PROHIBICION CONTRA EL TRANSPORTE DE ARMAS

10.14 PROHIBICION DE FUMAR

APENDICE "A" DE LA PARTE 10 - SOLICITUD PARA ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES POR TRANSPORTADORES AEREOS EXTRANJEROS.

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

10.1 APLICABILIDAD

(a) Excepto lo previsto en párrafo (b) de esta Parte prescribe reglas que gobiernan la operación dentro de la República Dominicana de cada transportador aéreo extranjero que posea un permiso emitido por la Junta de Aeronáutica Civil.

(b) La Parte 10.4 también se aplica a aeronaves de registro perteneciente a la República Dominicana solamente a empresas de transportes o transportador aéreo extranjero fuera de la República Dominicana.

10.2 ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES

(a) Cada transportador aéreo extranjero conducirá sus operaciones dentro de la República Dominicana de acuerdo con especificaciones de operación emitidas por el Director de la D.G.A.C. según esta Parte y de acuerdo con los estándares y prácticas recomendadas contenidas en la Parte I (Transporte Aéreo Comercial Internacional) del Anexo 6 (Operación de Aeronaves) de la Convención sobre la Organización de Aviación Civil Internacional. Las especificaciones de operaciones incluirán:

(1) Aeropuertos a ser usados.

(2) Rutas o aerovías a ser volados,

(3) Aquellas reglas de operaciones y prácticas que sean necesarias para prevenir colisiones entre aeronaves extranjeras y otras aeronaves.

(4) Marcas de registro de cada aeronave registradas en la República Dominicana.

(b) Una solicitud para la emisión o enmienda de especificaciones de operación debe ser enviada en duplicado por lo menos 30 días antes del comienzo de las operaciones en la República Dominicana, a la Oficina Principal de Aeronáutica Civil. Si un aeropuerto militar de la República Dominicana será usado como aeropuerto regular, alternativo, de recarga de combustible, o provisorio, el solicitante

debe obtener permiso escrito para hacerlo, de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas y enviar dos copias de aquel permiso escrito junto con su solicitud. Los requerimientos detallados gobernando las solicitudes para la emisión de enmienda de las especificaciones de operación están contenidos en el Apéndice A de esta Parte.

(c) Ninguna persona operando bajo esta Parte puede operar o registrar sobre sus especificaciones de operación cualquier aeronave listado en especificaciones de operaciones emitido bajo la Parte VI.

10.3 CERTIFICADOS DE REGISTROS Y AERONAVEGABILIDAD

(a) Ningún transportador aéreo extranjero puede operar ninguna aeronave dentro de la República Dominicana a menos que esa aeronave tenga el registro correspondiente y el certificado de aeronavegabilidad emitidos o validados por el país de registro y muestre marcas de registro y nacionalidad de ese país.

(b) Ningún transportador aéreo puede operar una aeronave extranjera dentro de la República Dominicana excepto que esté de acuerdo con las limitaciones sobre pesos máximos certificados prescritos para esa aeronave y para esa operación por el país de fabricación de la aeronave.

10.4 REQUERIMIENTOS DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y LISTA DE EQUIPO MINIMO PARA AERONAVES DE REGISTRO PERTENECIENTE A LA REPUBLICA DOMINICANA

(a) Cada transportador aéreo extranjero y cada persona extranjera operando una aeronave de registro perteneciente a la República Dominicana dentro o fuera de la República Dominicana en empresa de transporte asegurará que cada aeronave es mantenida de acuerdo con un programa aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

(b) Ningún transportador aéreo extranjero o persona puede operar una aeronave de registro perteneciente a la República Dominicana con equipo o instrumentos inoperativos a menos que se cumplan las siguientes condiciones.

(1) Que exista una lista maestra de equipo mínimo para el tipo de aeronave.

(2) El operador propone una revisión y aprobación para su lista de equipo mínimo basado en el listado maestro de equipamiento mínimo, a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su aprobación.

El operador extranjero debe mostrar, antes de la aprobación de la lista mínima de equipamiento pueda ser obtenida, los procedimientos de mantenimiento usados bajo su programa de mantenimiento son adecuados para mantener la vigencia en su lista de equipamiento mínimo.

(3) Para aeronave alquilada mantenida y operada bajo un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y una lista de equipamiento mínimo aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de un operador de la República Dominicana el operador extranjero debe remitir el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada aprobado por la República Dominicana el operador y la lista de equipamiento mínimo aprobada de la aeronave a la oficina de la Dirección General de Aeronáutica Civil prescrita en el párrafo (b) (2) de esta Parte para su revisión y evaluación. El operador extranjero debe mostrar que es capaz de operar el programa de mantenimiento aprobado del arrendador y que es también capaz de cumplir con los requerimientos operacionales y de mantenimiento especificados en la lista de equipamiento mínimo aprobado del arrendador.

(4) La carta de autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil permitiendo al Operador usar una lista de equipamiento mínimo aprobada es llevada abordo de la aeronave. La lista de equipamiento mínimo y la carta de autorización constituyen un Certificado Tipo Suplementario para la aeronave.

(5) La lista de equipamiento mínimo aprobado prevee la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

(6) Los registros de la aeronave disponible para el piloto debe incluir un registro describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

(7) La aeronave será operada bajo todas las condiciones aplicables y a las limitaciones contenidas en la lista de equipamiento mínimo y la carta autorizando para el uso de la lista.

10.5 CERTIFICADOS DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELOS

Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación de vuelo a menos que tenga un certificado o licencia emitida o valida por el país en el cual esa aeronave está registrada mostrando su capacidad para realizar sus obligaciones relacionadas con la operación de su aeronave.

10.6 EQUIPAMIENTOS DE RADIOS

(a) Sujeto a las leyes y regulaciones aplicables sobre la propiedad y operación del equipamiento de radio, cada transportados aéreo extranjero deberá equipar su aeronave con un equipo de radio tal como sea necesario para el uso apropiado de las instalaciones de navegación aérea, y para mantener comunicaciones con estaciones terrestres, a lo largo o adyacente a sus rutas en la República Dominicana.

(b) Cuando un equipo de navegación VOR es requerido por el párrafo (a) de esta Sección, al menos una unidad de equipamiento de medición de distancia (DME), capaz de recibir e indicar información de distancia de las instalaciones de VORTAC a ser usadas, debe ser instalado en cada aeronave cuando opere en o por encima de los 24.000 pies MSL dentro de la República Dominicana.

10.7 **SISTEMA DE ANTICOLISION Y DE ALERTA DE TRAFICO (TCAS; TRAFFIC ALERT AND COLLISION AVOIDANCE SISTEM")**

(a) Después del 30 de diciembre de 1995, ningún transportador aéreo extranjero puede operar en la República Dominicana una aeronave potenciado por turbina que tenga una configuración máxima de asientos de pasajeros; excluyendo cualquier asiento de piloto, de más de 30 asientos a menos que sea equipado con:

(1) Un sistema Anticolisión y de Alerta de Tráfico TGAS II de la coordinación con unidades TGAS que cumplan las especificaciones internacionales.

(2) La clase apropiada de respondedor de Modo S.

(b) Después del 30 de diciembre de 1995, ningún transportador aéreo extranjero puede operar en la República Dominicana una aeronave potenciada por turbinas que tenga una configuración máxima de asientos de pasajeros excluyendo cualquier asiento de piloto, de 10 a 30 asientos de pasajeros, a menos que este esté equipado con un sistema Anticolisión y de Alerta de tráfico. Si se instala un sistema TGAS II, este debe ser capaz de coordinar con unidades TGAS que cumplan las especificaciones internacionales.

10.8 **REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE TRAFICO AEREO**

(a) Cada piloto debe estar familiarizado con las reglas aplicables, de los medios de comunicación y de navegación, y los procedimientos de control de tráfico aéreo y otros, de las aéreas dominicanas atravesados por el dentro del territorio dominicano.

(b) Cada transportador aéreo extranjero deberá establecer procedimientos para asegurar que cada uno de sus pilotos tenga el conocimiento requerido por el párrafo (a) de esta Sección y chequeará la capacidad de cada uno de sus pilotos para operar en forma segura de acuerdo a las reglas y procedimientos aplicables.

(c) Cada transportador aéreo extranjero deberá conformar las prácticas, procedimientos y otros requerimientos prescriptos por la D.G.A.C. para transportadores aéreos de la República Dominicana dentro de las demás áreas que sean operadas.

10.9 CONTROL DE TRAFICO

(a) Sujeto a las leyes y regulaciones de imigración aplicables, cada transportador aéreo extranjero deberá proveer el personal terrestre necesario para proveer comunicación en los dos sentidos entre su aeronave y estación terrestre, en los lugares donde la D.G.A.C. encuentre que esa comunicación oral es necesaria y que no pueden ser mantenidas esas comunicaciones en un lenguaje con el cual los operadores de la estación terrestre están familiarizados.

(b) Cada persona provista por un certificado de explotación aéreo extranjero bajo el párrafo (a) de esta Sección debe poder hablar tanto en inglés como el idioma oficial para mantener comunicaciones con la aeronave concerniente, y deberá asistir al personal terrestre en dirigir el tráfico.

10.10 AERONAVES DE CATEGORIA DE TRANSPORTE EN SERVICIO DE CARGA: INCREMENTO DE LOS PESOS CON CERO COMBUSTIBLE Y DE ATERRIZAJE

(a) No obstante las provisiones estructurales aplicables de las regulaciones de aeronavegabilidad de la categoría de transporte pero sujetos a los párrafos (b) hasta (g) de esta Sección, un transportador aéreo extranjero puede operar (para servicio de carga solamente cualquier aeronave, certificada por la D.G.A.C.

(b) El peso con cero combustible (peso máximo de la aeronave sin ningún combustible y aceite desechable) y el peso estructural de aterrizaje puede ser aumentado y sobre el máximo aprobado en total cumplimiento con las reglas aplicables solamente si la D.G.A.C. encuentra que:

(1) El incremento no hace probable reducir seriamente la resistencia estructural.

(2) No es notablemente aumentada la probabilidad de una falla repentina por fatiga.

(3) Las características de vibración, deformación y "flutter" no caen mas allá de aquellas requeridas por las regulaciones aplicables; y

(4) Todas las otras limitaciones aplicables de peso puedan ser cumplidas.

(c) Ningún peso con cero combustible puede ser aumentado más del 5%, y el aumento en el peso estructural de aterrizaje no puede exceder la cantidad en libras, del aumento en el peso de cero combustible.

(d) Cada aeronave debe ser inspeccionado de acuerdo con los procedimientos especiales de inspección aprobados, para operaciones con pesos incrementados, establecidos y emitidas por el fabricante del tipo de aeronave.

(e) Un transportador aéreo extranjero no puede operar una aeronave bajo esta Sección a menos que el país de registro requiera que la aeronave sea operado de acuerdo con las limitaciones operativas de performance de la categoría transporte de pasajeros de la Parte VI.

(f) El Manual de Vuelo de la Aeronave para cada aeronave operado bajo esta Sección debe ser revisado apropiadamente para incluir las limitaciones de operación e información necesaria para la operación a los pesos incrementados.

(g) Cada aeronave operado con un incremento de peso bajo esta Sección, debe antes de su uso en el servicio de pasajeros ser inspeccionado bajo los procedimientos especiales de inspección establecidos y emitidos por el fabricante y aprobado por el Administrador para su vuelta al servicio de pasajeros.

10.11 SEGURIDAD DE AERONAVES

(a) Las siguientes son definiciones de términos utilizados en esta Sección:

(1) Programa de seguridad aprobado significa un programa de seguridad requerido por la D.G.A.C. y aprobado por la Comisión Técnica.

(2) Poseedor del certificado significa una persona que tenga un certificado de operación de transportador aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil o certificado de operación cuando esa persona está comprometida en operaciones públicas programadas de pasajeros o "Charter", o ambas.

(3) Configuración de asientos de pasajeros significa el número total de asientos para los cuales la aeronave obtuvo su certificado tipo que puede ser hecha disponible para el uso de pasajeros abordo de un vuelo e incluye aquel asiento en ciertas aeronaves que puede ser usado por un representante de la D.G.A.C. para conducir chequeos de vuelos pero está disponible para otros propósitos en otras ocasiones.

(4) Charter privado significa cualquier "charter" para el cual el charter compromete la capacidad total de una aeronave para el transporte solamente de:

(i) Pasajeros en movimientos aéreos civiles o militares conducidos bajo contrato con el gobierno de la República Dominicana o el gobierno de un país extranjero; o

(ii) Pasajeros invitados por el "chartererer" el costo del cual es cargado enteramente al "chartererer" y no directamente o indirectamente por los pasajeros individuales.

(5) Charter Público significa cualquier charter que no es un charter privado.

(6) Operaciones programadas de pasajeros significa la propuesta al público de un servicio de transporte aéreo para pasajeros de terminales aéreas identificadas, en un tiempo dado anunciado por un avisador de horario o publicado el programa en un diario, revista, u otro medio de publicidad.

(7) Area estéril significa un área cuyo acceso es controlado por la inspección de personas y propiedad de acuerdo con un programa de seguridad aprobado o con un programa de seguridad usado de acuerdo con la sección 10.11.

(b) Cada aterrizaje o despegue de un transportador aéreo extranjero en la República Dominicana deberá adoptar y usar un programa de seguridad, para cada operación de pasajeros de charter público y programado, que cumpla con los requerimientos del:

(1) Párrafo (c) de esta Sección para cada operación con una aeronave que tenga configuración de asientos de pasajeros de más de 60 asientos;

(2) Párrafo (c) de esta Sección para cada operación proveyendo acceso de pasajeros sin planificación, que no está controlado por un poseedor de certificado usando un programa de seguridad aprobado o un transportador aéreo extranjero usando programa de seguridad requerido por esta Parte, a un área estéril;

(3) Párrafo (c) de esta Sección para cada operación con una aeronave teniendo una configuración de asientos para pasajeros de más de 30 asientos pero menos de 61 asientos para la cual la Dirección General de Aeronáutica Civil ha notificado al transportador aéreo que existe una amenaza; y

(4) Párrafo (d) de esta Sección para cada operación con una aeronave que tenga una configuración de asientos de pasajeros de mas de 30 asientos pero menos de 61, cuando la unidad de Seguridad de la D.G.A.C. o un designado por el Director no ha notificado al transportador aéreo extranjero por escrito que existe una amenaza con respecto a esa operación.

(c) Cada programa de seguridad requerido por párrafo (b) (1), (2) ó (3) de esta Sección será diseñado para:

(1) Prevenir o impedir el transporte abordo de aeronaves de cualquier explosivo, aparato o sistema incendiario o un arma peligrosa o mortal

en o sobre cada persona individual excepto como está previsto en la Sección 10.13 de esta Parte, a través de procedimientos o instalaciones de detección de armas;

(2) Prohibir acceso no autorizado a las aeronaves.

(3) Asegurarse que el equipaje sea aceptado por un agente responsable del transportador aéreo extranjero; y

(4) Impedir que la carga y equipaje chequeado haya sido cargado abordo de su aeronave a menos que haya sido manipulado de acuerdo con los procedimientos de seguridad del transportador aéreo.

(d) Cada programa de seguridad requerido por el Párrafo (b) (4) de esta Sección incluirá los procedimientos utilizados para cumplir con los requerimientos aplicables de los párrafos (h) (2) e (i) de esta Sección.

(e) Después del 14 de Septiembre de 1989, cada transportador aéreo extranjero requerido para adoptar y usar un programa de seguridad en cumplimiento del párrafo (b) de esta Sección deberá tener un programa de seguridad aceptable para la D.G.A.C. Los siguientes procedimientos se aplican para la aceptación de un programa de seguridad por parte de la D.G.A.C.

(1) A menos que sea autorizado de otra manera por la D.G.A.C., cada transportador aéreo extranjero requerido de tener un programa de seguridad según Párrafo (b) de esta Sección debe someter su programa de seguridad exigido por la D.G.A.C., o al menos 90 dias antes de la fecha tentativa de operaciones de pasajeros, la que esa posterior. El programa de seguridad propuesto debe ser escrito en el idioma oficial a menos que la D.G.A.C. requiera que el programa propuesto sea emitido en el lenguaje oficial del país del

transportador aéreo extranjero. La D.G.A.C. notificará al transportador aéreo extranjero de la aceptación del programa de seguridad o la necesidad de modificar el programa de seguridad propuesto para hacerlo aceptable bajo esta parte, dentro de los 30 dias posteriores a la recepción del programa de seguridad propuesto. El transportador aéreo extranjero puede peticionar al Director General de Aeronáutica Civil para que reconsidere la nota para modificar el programa de seguridad dentro de los 30 dias posteriores a la recepción de la nota para modificar.

(1A) Todo transportador aéreo extranjero debe cumplir con la siguiente regulación para fines de seguridad.

a) Tendrá que tener un personal de mantenimiento con licencia tipo I o con licencia de mantenimiento del pais de matrícula de la aeronave.

b) Dicho personal debe estar entrenado en el mantenimiento de la aeronave para poder hacer la inspección de tránsito y el despacho de la aeronave durante el tiempo que la aeronave permanezca en territorio dominicano.

(2) En el caso de un programa de seguridad previamente encontrado aceptable de acuerdo a esta Sección, la D.G.A.C. puede subsecuentemente encontrar que el programa puede llegar a ser inaceptable al menos que sean hechas la revisiones apropiadas en el interés de la seguridad en el transporte aéreo o en comercio y en el interés público dentro de un periodo especificado de tiempo. Para tomar tal decisión se aplican los siguientes procedimientos:

(i) La D.G.A.C. notificará al transportador aéreo extranjero, por escrito, de la decisión de inaceptabilidad de la propuesta, fijando un periodo de no menos de 45 días dentro de los cuales el transportador aéreo extranjero puede remitir información escritas y argumentos sobre la decisión.

(ii) Al final del periódo establecido, después de considerar todo el material relevante. La D.G.A.C. emitirá un fallo de inaceptabilidad, especificando las revisiones necesarias para hacer el programa aceptable, o rescindir el fallo propuesto, Si la D.G.A.C. emite un fallo de inaceptabilidad, el programa llega a ser inaceptable 45 días después que el transportista aéreo extranjero:

(A) Revise el programa de manera tal que llega a ser aceptable a la D.G.A.C. y remita los programas revisados a la D.G.A.C.: o

(B) Peticiones al Director de la D.G.A.C. para reconsiderar el fallo de inaceptabilidad, en cuyo caso el programa permanece inaceptable hasta que la D.G.A.C. reconsidere la petición.

(3) Si la D.G.A.C. encuentra que hay una emergencia que requiere acción inmediata con respecto a la seguridad en el transporte aéreo o en comercio aéreo, La D.G.A.C. puede emítir una nota de emergencia de inaceptabilidad. En este caso la D.G.A.C. incorpora en la nota el fallo de inaceptabilidad, un breve comentario de las razones para las revisiones propuestas, y las revisiones apropiadas que harían al programa de seguridad aceptable a la D.G.A.C., el programa de seguridad se considera inaceptable cuando el transportador aéreo extranjero recibe la nota de emergencia de inaceptabilidad a menos que se realicen revisiones inmediatas al programa de seguridad.

Para asegurar aceptabilidad de las revisiones, el transportador aereo extranjero debe remitir una copia de cualquier revisión a la D.G.A.C.

(4) Un transportador aéreo extranjero debe remitir cualquier emienda a su programa de seguridad a la D.G.A.C. para un fallo de aceptabilidad. la emienda propuesta debe ser registrada por la D.G.A.C. al menos 45 días antes de la fecha que propone el transportador aéreo extranjero para que la emienda llegue a ser efectiva, a menos que sea permitido un periodo más corto por la D.G.A.C.

Dentro de los 30 días después de recibir una propuesta de emienda, la D.G.A.C. notificará al transportador aéreo extranjero si la emienda es aceptable. El transportador aéreo extranjero puede peticionar a la D.G.A.C. para reconsiderar una nota de inaceptabilidad de la enmienda propuesta dentro de los 45 días posteriores a la recepción de la nota de inaceptabilidad.

(5) Cada transportador aéreo extranjero al que se le requiere el uso de un programa de seguridad por el párrafo (b) de esta Sección debe, por exigencia de la D.G.A.C., y de acuerdo con la ley aplicable proveer información referente a la implementación y operación de su programa de seguridad.

(f) Ningún transportador aéreo extranjero puede aterrizar o despegar una aeronave en la República Dominicana en operaciones de pasajeros, después de recibir una amenaza de bomba o piratería contra esa aeronave, a menos que las siguientes acciones sean tomadas:

(1) Si la aeronave está sobre tierra cuando una amenaza de bomba es recibida y el próximo vuelo programado de la aeronave es hacia o desde un lugar de la República Dominicana, el transportador aéreo asegura que el piloto en comando es avisado para enviar a la aeronave inmediantamente para una inspección de seguridad y se realiza una inspección de la aeronave antes del próximo vuelo.

(2) Si la aeronave está en vuelo a un lugar de la República Dominicana cuando una amenaza de bomba es recibida, el transportador aéreo asegura que el piloto en comando es avisado inmediatamente para tomar la acción de emergencia bajo las circunstancias y una inspección es conducida inmediatamente después del siguiente aterrizaje.

(3) Si es recibida información de una amenaza de bomba o piratería aérea contra una aeronave comprometido en una operación especificada en el párrafo (f) (1) o (f) (2) de esta Sección, el transportador aéreo extranjero asegura que la notificación de la amenaza es dada a las apropiadas autoridades de la República Dominicana en cuyo territorio la aeronave está ubicado o, si está en vuelo, las apropiadas autoridades del aeropuerto en cuyo territorio la aeronave aterrizara.

(g) Cada transportador aéreo extranjero conduciendo una operación para la cual un programa de seguridad es requerido por los párrafos (b)(1), (2), o (3) de esta Sección deberá reusar a transportar:

(1) A cualquier persona que no consienta la revisación de su persona de acuerdo con el programa de seguridad; y

(2) A cualquier propiedad de cualquier persona que no consienta ser registrada o inspeccionada esa propiedad de acuerdo con el programa de seguridad.

(h) En aeropuertos dentro de la República Dominicana no gobernados por la Parte 10 cada transportador aéreo extranjero comprometido en operaciones de pasajeros de carácter público deberá:

(1) Cuando es usado un Sistema de detención requerido por párrafo (b) de esta Sección, deberá proveer a los Funcionarios que hagan que se cumplan las calificaciones y estándares, en el número y manera, especificados en la Parte 10; y

(2) Cuando se encuentre utilizando una aeronave que tiene una configuración de asientos de pasajeros de más de 30 pero menos de 61 asientos para lo cual un sistema de detención no es requerido por el párrafo (b) de esta Sección, organice que los Funcionarios de la D.G.A.C. hagan que se cumplan con las calificaciones y estándares especificados en la Parte 10 de esta Regulación deben estar disponibles para responder a un incidente y proveer a los apropiados empleados incluyendo miembros de la tripulación, información actualizada con respecto a procedimientos para obtener asistencia de los Funcionarios de la D.G.A.C. en ese aeropuerto.

(i) En aeropuertos gobernados por la Parte 10 de estas regulaciones, cada transportador aéreo extranjero comprometido en operaciones programadas con pasajeros u operaciones de pasajeros de carácter público cuando se utiliza una aeronave con una configuración de asientos para lo cual un sistema de detección no es requerido por el párrafo (b) de esta Sección coordinará para que los Funcionarios de la D.G. A.C. hagan que se cumplan con las calificaciones y estándares especiales en esta Parte 10 deben estar disponibles para responder a un incidente y proveer a los apropiados empleados, incluyendo miembros de la tripulación, información con respecto a procedimientos para obtener asistencia de los funcionarios de la D.G.A.C. en ese aeropueto.

(j) A menos que sea autorizado de otra manera por el Director de la D.G.A.C., cada transportador aéreo extranjero requerido de realizar detención bajo esta parte deberá utilizar procedimientos y equipos para detectar armas explosivas, incendiarias y armas explosivas, incendiarias y armas peligrosas o mortales en la inspección de cada persona que entran en área estéril en cada punto de preabordaje con detención en la República Dominicana el cual es responsable y para inspeccionar toda la propiedad accesible bajo el control de esa persona.

10.12 USO DEL SISTEMA DE RAYOS X

(a) Ningún transportador aéreo extranjero puede usar un sistema de Rayos X en la República Dominicana para inspeccionar y chequear equipaje de mano a menos que:

(1) Cumpla con los requerimientos del fabricante en cuanto a los estándares establecidos internacionalmente para su uso.

(2) Ha sido establecido un programa para estrenamiento inicial y recurrente de operadores del sistema. El inicial incluye entrenamiento de seguridad de radiación, el uso eficiente de sistemas de rayos X, y la identificación de armas y otros artículos peligrosos.

(3) Han sido establecidos procedimientos para asegurar que tal operador del sistema será provisto con un dosímetro personal individual (el dosímetro es un instrumento destinado a medir dosis de rayos X tal como un fin distintivo o un desímetro termoluminiscente). Cada dosímetro utilizado será evaluado al fin de cada mes calendario, y los registros de tiempo de utilidad del equipo por parte del operador y las evaluaciones de los resultados del dosímetro serán mantenidos por el transportador aéreo extranjero;y

(4) El sistema tiene una capacidad de cumplir con los requerimientos especificados por la D.G.A.C. de acuerdo con los requerimientos exigidos por los organismos internacionales en lugar de este requerimiento hasta que el sistema sea reemplazado. Un sistema puede ser reubicado en un aeropuerto de menor categoría o como sea aprobado por el Encargado de Seguridad de Aviación Civil. Un sistema reubicado puede cumplir los requerimientos de este párrafo, en lugar de este requerimiento hasta que ese sistema reubicado es reemplazado.

(b) Ningún transportador aéreo extranjero puede usar un sistema de rayos X como se especifica en el párrafo (a) de esta sección.

(1) A menos que dentro de los 12 meses calendarios precedentes haya sido realizado un estudio de radiación, el cual muestre que el sistema cumple los estándares de performance aplicables.

(2) Después que el sistema es esencialmente instalado o después que ha sido mudado de una localidad a otra, a menos que sea realizado un estudio de radiación el cual muestre que el sistema cumple los estándares de performance aplicable. Excepto que un estudio de radiación no sea requerido para un sistema de rayos X que sea movido a otro lugar, si el transportador demuestra que el sistema está diseñado de manera tal que puede ser reubicado sin alterar su performance.

(3) Que no está en completo cumplimiento con cualquier nota de defecto u orden de modificación emitido por la D.G.A.C. a menos que la compañía haya avisado a la D.G.A.C. que el defecto o falla no es de una magnitud tal como para crear un riesgo significante o daño, incluyendo daño genético a cualquier persona, y

(4) A menos que un señalamiento visible sea colocado en un lugar visible en la estación de detección y en el sistema de rayos x el cual notifique a los pasajeros que lleven artículos chequeados que están siendo inspeccionados por un sistema de rayos x y los proviene de remover toda película de rayos x, científica y de alta velocidad de su equipaje de mano y artículos chequeados antes de la inspección. Esta señal avisará a los pasajeros que ellos pueden requerir una inspección de sus equipos fotográficos y paquetes de film para ser hecha sin exponerlos a un sistema de rayos x. Si el sistema de rayos x expone cualquier equipaje de mano o artículo chequeado a más de un miliroentgen durante la inspección, el transportador aéreo extranjero deberá ubicar una señal la cual avise a los pasajeros para remover películas de todas clases, de sus artículos antes de la inspección. Si es requerido por los pasajeros, sus equipos fotográficos y paquetes de películas deben ser inspeccionados sin exponerlos a un sistema de rayos x.

(c) Cada transportador aéreo extranjero mantendrá al menos una copia de los resultados de los más recientes estudios de radiación conducidos bajo el párrafo (b) (1) ó (b) (2) de esta sección a el lugar donde el sistema de rayos x está en operación y debe hacerlos disponibles para la inspección sobre pedido de la D.G.A.C.

10.13 PROHIBICION CONTRA EL TRANSPORTE DE ARMAS

(a) Ninguna persona puede, mientras está a bordo de una aeronave operada, por un transportador aéreo extranjero en la República Dominicana transportar en su persona un arma peligrosa o mortal, ya sea oculta o no. Este párrafo no se aplica a:

(1) Funcionarios o empleados del estado de registro de la aeronave quienes están autorizados por ese estado a transportar armas; y

(2) Miembros de la tripulación y otras personas autorizadas por el transportador aéreo extranjero a transportar armas.

(b) Ningún transportador aéreo puede bajo su conocimiento permitir a cualquier pasajero transportar, ni puede ningún pasajero transportar, mientras está abordo de una aeronave que está siendo operada en la República Dominicana por ese transportador, en equipaje chequeado, un arma peligrosa mortal, a menos que:

(1) El pasajero ha notificado al transportador aéreo antes de chequear el equipaje que el arma está en el equipaje, y

(2) El equipaje es transportado en un área inaccesible a los pasajeros.

10.14 PROHIBICION DE FUMAR

Ninguna persona puede fumar y ningún operador permitirá fumar en areas restringidas o lavatorios de pasajeros durante cualquier segmento programado de vuelo de aerolíneas en un transporte aéreo o transporte aéreo dentro del espacio aéreo dominicano.

APENDICE A: DE LA PARTE 10 SOLICITUD PARA ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES POR TRANSPORTADORES AEREOS EXTRANJEROS

(a) General.- Cada solicitud debe ser realizada por un funcionario o empleado autorizado del solicitante que tenga conocimiento del asunto a tratarse, y debe tener adjunta dos copias

escritas de la autorización apropiada, emitida a ese funcionario o empleado por el solicitante, Negociaciones de permisos para usar aeropuertos bajo la jurisdicción de la F erza Aérea Dominicana será efectuada a través de la respectiva embajada del gobierno extranjero y la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas.

(b) Formato de solicitud. El siguiente lineamiento debe ser seguido para completar la información a ser remitida en la solicitud.

SOLICITUD PARA TRANSPORTADORES AEREOS EXTRANJEROS ESPECIFICACIONES DE OPERACION

(LINEAMIENTO)

De acuerdo con la Parte X de esta Regulación la solicitud hecha será para la emisión de Especificaciones de Operaciones Extranjeras.

Dar nombre exacto y dirección postal (dentro de la República Dominicana sí es posible del funcionario o empleado a quien corresponda ser dirigida la correspondencia con referencia a la solicitud.

A menos que se especifique otra cosa, el solicitante debe enviar la siguiente información solamente con respecto de aquellas partes de sus operaciones propuestas que serán conducidas de la República Dominicana.

Sección I.- Operaciones, Establezca si la operación propuesta es día o noche, VFR, IFR o una combinación particular de las mismas.

Sección II.- Planes operacionales. Establezca la ruta por la cual será realizada la entrada a la República Dominicana y la ruta a ser volada allí.

Sección III.- A. Ruta. Envíe un mapa actualizado para navegación aérea sobre el cual está trazado el tramo geográfico exacto de la ruta propuesta desde el último punto de salida extranjera a la terminal de la República Dominicana mostrando la terminal regular, y los aeropuertos alternativos e instalaciones de radionavegación.

Este material esta indicado en una manera tal que facilite la identificación.

El solicitante puede usar cualquier método que distinga claramente la información, tales como colores diferentes, tipos de líneas diferentes, etc. Por ejemplo, si son usados colores diferentes, la identificación será llevada a cabo como sigue:

1- Ruta regular: Negro

2- Aeropuerto terminal regular: Círculo verde

3- Aeropuertos alternativos: Círculo naranja

4- La ubicación de instalaciones de radionavegación las cuales serán usadas en conexión con la operación propuesta, indicando el tipo de instalación a ser usada, tales como rango de radio ADF, VOR, etc.

B- Aeropuertos. Envíar la siguiente información con referencia a cada terminal regular y alternativa a ser usada en la realización de la operación propuesta:

1- Nombre del aeropuerto o área de aterrizaje.
2- Ubicación (a que distancia, dirección y nombre de la ciudad más cercana).

REPUBLICA DOMINICANA
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Sección IV - Instalaciones de radio: Comunicaciones
Liste todas las instalaciones de comunicación de radio de tierra a ser usadas por el solicitante de la realización de las operaciones propuestas dentro de la República Dominicana y sobre esa porción de ruta entre el último punto de salida del extranjero y la República Dominicana.

Sección V - Aeronave. Envíe la siguiente información en referencia a cada tipo y modelo de aeronave a ser usada.

A. Aeronave

1- Número de modelo y fabricante
2- Estado de origen
3- Monomotor o multimotor. Si es multimotor, indicar número de motores.

4- Cuál es el máximo peso de despegue y aterrizaje a ser usado para cada tipo de aeronave?
5- Marcas de registro de cada aeronave nacional o extranjera registrada en la República Dominicana.

B. Radio de la aeronave. Liste el equipo de radio de la aeronave necesario para operación por instrumento dentro de la República Dominicana.

C. Licencia. Establezca el nombre del país por el cual la aeronave está certificada.

Sección VI - Miembros de la tripulación. Liste la siguiente información con respecto a los miembros de la tripulación a ser empleados en la operación propuesta de la República Dominicana.

A. Establezca el tipo y clase de certificado de cada miembro de la tripulación.