



DAN 92
Vol I

CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

**REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACION
NO COMERCIAL**

**AERONAVES PEQUEÑAS, CON MOTORES
CONVENCIONALES Y HASTA 19 ASIENTOS
DE PASAJEROS**

HOJA DE VIDA

DAN 92

VOLUMEN I

REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACION NO COMERCIAL AERONAVES PEQUEÑAS, CON MOTORES CONVENCIONALES Y HASTA 19 ASIENTOS DE PASAJEROS

ENMIENDA			PARTE AFECTADA DEL DCTO		DISPUESTO POR	
N°	FECHA	ANOTADO POR	CAPITULO	SECCION AFECTADA	DOCTO	FECHA
Ed 1			Todo	Todas	Resolución 636	11 oct 2013
1			A	92.1	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.5	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			B	92.101 (c), (f), (h) e (i)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			C	92.203 (b)(3)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.205 (a), (e)(2)(ii), (f)(4)(ii), (h)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.207 (a)(3) y (4)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			D	92.301 (b)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			E	92.403 (a)(2), (c)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.405 (a)(1), (b), (c)(1) al (5), (d)(1), (d)(2)(iii)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.407 (a), (b)(1)(ii), (vi) y (ix), (b)(2)(ii)	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			F	92.501	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.503	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
			G	92.601	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014
				92.603	Resolución N° 08/0/162/0382	18 jun 2014

				92.605	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				92.609	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			H	92.705	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			I	92.801	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				92.803	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				92.805	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				92.809	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			Disposiciones Transitorias	(1) y (2)	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			Apéndice 2	2 (c)	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				3 (c)(2)	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
				3 (f)(1)	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			Apéndice 3	Completo	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014
			Apéndice 4	Serie 100 y 200	Resolución N° 08/0/162/ 0382	18 jun 2014

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION NORMAS

OBJ.: Aprueba enmienda 1 a la DAN 92 Volumen I "Regla de Operación para operaciones No Comerciales-Aeronaves con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros."

EXENTA N° 08/01/162, 0382

SANTIAGO, 18 JUN 2014

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente:

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

VISTOS:

- a) El Código Aeronáutico.
- b) La Ley 16752, Orgánica de la DGAC.
- c) La enmienda 32A al Anexo 6 Parte II de OACI "Aviación General Internacional-Aviones".
- d) El Reglamento DAR 06 Volumen III "Operación de Aeronaves-Aviación General".
- e) El reglamento DAR 43 "Mantenimiento".
- f) La resolución E N° 0636 de fecha 11 oct 2013 que aprueba la 1ª edición de la DAN 92 Vol I "Regla de Operación para operaciones No Comerciales-Aeronaves con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros."
- g) Lo propuesto por la Sección Normas en su Nota de Estudio (SN) 14-2013.

CONSIDERANDO:

- a) Los comentarios de los usuarios del sistema aeronáutico nacional respecto a la evaluación de distintos requisitos establecidos en la edición 1 de la DAN 92 Volumen I.
- b) La emisión con fecha 14 noviembre 2013 por parte de OACI de la enmienda 32A al Anexo 6 Parte II.
- c) La necesidad de estandarizar las actividades del mantenimiento de la aeronavegabilidad respecto a un nivel de seguridad aceptable conforme se establece en el Anexo 6 Parte II.

RESUELVO:

Apruébese, la enmienda 1 a la DAN 92 Volumen I "Regla de Operación para operaciones No Comerciales-Aeronaves con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros."
(FDO) ROLANDO MERCADO ZAMORA, GENERAL DE BRIGADA AEREA (A), DIRECTOR GENERAL.

Lo que se transcribe para su conocimiento.



[Firma manuscrita]
LORENZO SEPULVEDA BIGET
DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL

DISTRIBUCION:

- 1.- DSO-SDTP
- 2.- DSO-SDA
- 3.- DSO-SDO
- 4.- DSO-SDLIC
- 5.- DSO-SDP Y C-TRANSPARENCIA
- 6.- DSO-S.NORMAS
- 7.- DSO-ARCHIVO

DAN 92
VOLUMEN I
REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACION NO COMERCIAL
AERONAVES PEQUEÑAS, CON MOTORES CONVENCIONALES Y HASTA 19 ASIENTOS
DE PASAJEROS

CAPÍTULO A GENERALIDADES

- 92.1 Definiciones
- 92.3 Aplicación
- 92.5 Autoridad de Fiscalización

CAPÍTULO B REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN.

- 92.101 Cumplimiento de leyes, reglamentos, normas y procedimientos.
- 92.103 Transporte de mercancías peligrosas.
- 92.105 Uso de sustancias psicoactivas y consumo de alcohol

CAPITULO C OPERACIONES DE VUELO

- 92.201 Servicios e instalaciones de vuelo.
- 92.203 Operaciones
- 92.205 Preparación de los vuelos.
- 92.207 Procedimientos durante el vuelo.
- 92.209 Funciones y responsabilidades del piloto al mando.
- 92.211 Equipaje de mano.

CAPITULO D LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

- 92.301 Generalidades

CAPITULO E INSTRUMENTOS, EQUIPOS, LUCES Y EQUIPAMIENTO

- 92.401 Generalidades.
- 92.403 Instrumentos.
- 92.405 Equipos.
- 92.407 Luces y equipamiento.
- 92.409 Para todas las aeronaves que realicen operaciones de vuelo sobre Zonas Terrestres Designadas.

CAPITULO F NORMAS DE ATENUACIÓN Y HOMOLOGACIÓN EN CUANTO AL RUIDO

- 92.501 Generalidades
- 92.503 Procedimientos operacionales de aviones para la atenuación del ruido.

CAPITULO G MANTENIMIENTO

- 92.601 Responsabilidad del Operador.
- 92.603 Mantenimiento Obligatorio.
- 92.605 Registros de Mantenimiento.
- 92.607 Transferencia de Registros de Mantenimiento.
- 92.609 Otras Inspecciones.

CAPITULO H TRIPULACIÓN DE VUELO

- 92.701 Composición de la tripulación de vuelo.
- 92.703 Calificaciones.
- 92.705 Experiencia reciente

CAPITULO I MANUALES, DOCUMENTACIÓN, LIBROS DE ABORDO Y REGISTROS

- 92.801 Manual de vuelo.
- 92.803 Bitácora de vuelo (flight log).
- 92.805 Documentación que debe ser llevada a bordo en cada aeronave.
- 92.807 Registros del equipo de emergencia y supervivencia de a bordo.
- 92.809 Información de horas de vuelo.

ARTICULOS TRANSITORIOS

APENDICES

- APÉNDICE 1** Solicitud de asignación de Código ELT
- APÉNDICE 2** Solicitud de asignación de Código Transpondedor
- APÉNDICE 3** Suministros médicos
- APÉNDICE 4** Calendario de Inspecciones Estructurales Suplementarias (SID)

CAPITULO A GENERALIDADES

92.1 DEFINICIONES

AERÓDROMO AISLADO

Aeródromo de destino para el cual no hay aeródromo de alternativa para un tipo de avión determinado.

AERONAVEGABLE

El estado de una aeronave, motor, hélice o parte cuando esta se encuentra de acuerdo a su diseño aprobado y está en condiciones para operar en forma segura.

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR)

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

CARRERA DE DESPEGUE

Distancia recorrida por la aeronave sobre la pista durante el despegue, desde el momento de soltar los frenos hasta alcanzar la velocidad Lift Off (VLO) o separación de las ruedas del tren de aterrizaje de la superficie de la pista, iniciando un ascenso positivo.

CHALECO SALVAVIDAS

Dispositivo de flotación que permite que una persona en estado consciente o inconsciente mantenga la cabeza fuera del agua.

DISTANCIA DE ATERRIZAJE

La distancia horizontal necesaria para aterrizar y detener completamente el avión desde un punto situado a 50 pies sobre la superficie de aterrizaje.

DISTANCIA DE DESPEGUE

Distancia requerida por la aeronave que incluye la carrera de despegue más la distancia para alcanzar una altura de 50 pies sobre la superficie de despegue.

INSPECCION ANUAL

Inspección completa de la aeronave que debe ejecutarse cada doce meses y de acuerdo a lo establecido en la DAN 43.

OPERACIÓN SEGURA

Condición en que se encuentra una aeronave, motor, hélice, equipo o cualquier otro componente de aeronave, cuando no presenta evidencia de anormalidad, daño o deterioro que esté más allá de límites permisibles o que pueda hacer insegura su operación.

ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO.

Para fines de esta norma, se entiende por organización de mantenimiento a un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), Centro de Mantenimiento Aeronáutico Extranjero (CMAE) o Club Aéreo con capacidades de mantenimiento según se establece en el Manual de Clubes Aéreos. Todos los nombrados se entienden aprobados o reconocidos por la DGAC y habilitados en el modelo de la aeronave

PASAJERO

Toda persona a bordo de una aeronave distinta de la tripulación de vuelo.

VUELO PROLONGADO SOBRE EL AGUA

Para fines de esta norma se debe entender como vuelo prolongado sobre el agua a toda operación aérea sobre agua a una distancia de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia, a más de ciento ochenta y cinco (185) km (100 NM) en el caso de aviones monomotores y superior a trescientos setenta (370) km (200 NM) en el caso de aviones multimotores, que puedan continuar el vuelo con un motor inactivo.

92.3 APLICACIÓN.

- (a) Esta norma aplica a los operadores de las siguientes aeronaves de matrícula nacional y extranjera que realicen operaciones aéreas no comerciales en Chile:
 - (1) aviones propulsados por motores convencionales con una capacidad de hasta 19 asientos de pasajeros según su certificado de tipo.
 - (2) A los planeadores y globos libres tripulados
- (b) Para los fines de esta norma se entiende por operador al explotador de la aeronave.
- (c) Esta norma no aplica a los helicópteros, aviones experimentales contruidos por aficionados y ultralivianos.

92.5 AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN.

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad, fiscalizarán en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos de esta norma.
- (b) Los Inspectores serán funcionarios de la DGAC y constarán con una credencial que los identifique como Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad.
- (c) Los Operadores deberán otorgar facilidades a los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad de la DGAC para el cumplimiento de sus funciones.

CAPITULO B
REGLAS GENERALES DE OPERACION.

- 92.101 CUMPLIMIENTO DE LEYES, REGLAMENTOS, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS.**
- (a) El piloto al mando observará las leyes, reglamentos, normas y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas sobre las cuales opere.
 - (b) El piloto al mando es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura de acuerdo con la reglamentación vigente.
 - (c) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, exige tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos, el piloto al mando notificará sin demora este hecho a la autoridad aeronáutica. Si esta situación se produce en otro Estado y la autoridad aeronáutica de ese país así lo exige, el piloto al mando de la aeronave presentará, tan pronto como sea posible un informe sobre tal infracción. En este caso, el piloto al mando remitirá también una copia del informe a la DGAC. Tales documentos se presentarán dentro de un plazo no mayor de diez (10) días.
 - (d) El piloto al mando deberá notificar a la autoridad competente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad.
 - (e) El piloto al mando deberá llevar a bordo de la aeronave la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento sobre las áreas en que opere conforme se establece en el DAR 12 "Servicio de búsqueda y salvamento (SAR)".
 - (f) Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando deberá presentar un informe sobre dicho acto a la DGAC o autoridad local en vuelos en el extranjero.
 - (g) El operador deberá informar a la DGAC cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o pueda poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él. Los informes deberán contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del operador.
 - (h) El titular de una licencia de piloto podrá efectuar las tareas de mantenimiento establecidas en el Apéndice "F" de la DAN 43, a cualquier aeronave de su propiedad u operada por él con fines no comerciales, con una capacidad de 19 o menos asientos de pasajeros según certificado de tipo, propulsada por motor convencional siempre y cuando acredite ante la DGAC los conocimientos técnicos de mantenimiento aceptables, indicados en normas y procedimientos.
 - (i) El titular de una licencia de piloto privado o superior, utilizando las aeronaves indicadas en (h) anterior, podrá además de lo indicado ejecutar las siguientes actividades de mantenimiento en las condiciones que en cada caso se indican:
 - (1) Cuando se encuentre operando más allá del área de vuelo local con referencia a la organización de mantenimiento que lo atiende, podrá aplicar Directivas de Aeronavegabilidad, en la medida que dichas Directivas así lo establezcan y en las condiciones que se señalen para ello, siempre y cuando él pueda demostrar a la DGAC que ha sido instruido y entrenado específicamente en su aplicación.

DAN 92 VOL. 1

- (2) Podrá efectuar aquellas tareas de mantenimiento que el manual de vuelo establezca específicamente que pueden ser ejecutadas por el piloto.
- (3) Tanto para (1) como para (2), en la bitácora personal de vuelo del piloto y en la organización de mantenimiento que lo ha instruido, deberá quedar constancia de la instrucción correspondiente.

92.103 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

El operador podrá transportar mercancías peligrosas, solo si cumple con los requisitos y disposiciones establecidas para tal efecto.

92.105 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y CONSUMO DE ALCOHOL

No se deberá iniciar o continuar un vuelo si el piloto al mando o algún miembro de la tripulación de vuelo se encuentran incapacitados para cumplir sus obligaciones por los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.

CAPITULO C
OPERACIONES DE VUELO

92.201 SERVICIOS E INSTALACIONES DE VUELO.

El piloto al mando no deberá iniciar un vuelo a menos que se haya determinado previamente, que las instalaciones y servicios terrestres o marítimos, incluidas las comunicaciones y las ayudas para la navegación, estén disponibles para la operación a realizar.

92.203 OPERACIONES.

(a) Instrucciones para las operaciones-Generalidades

El rodaje en el área de movimiento de un aeródromo lo efectuará un piloto u otra persona autorizada por el operador que cumpla los siguientes requisitos:

- (1) sea competente para maniobrar la aeronave en rodaje
- (2) esté calificado para usar la radio y haya recibido instrucción sobre la forma de comunicarse con los organismos aeronáuticos pertinentes; y
- (3) haya recibido instrucción con respecto a la disposición general de aeródromo y, cuando sea pertinente, información sobre accesos, letreros, luces de señalización, señales e instrucciones ATC, fraseología y procedimientos.

(b) Instrucción a los Pasajeros.

- (1) Previo al despegue, el piloto al mando deberá informar a sus pasajeros la ubicación y el uso de:
 - (i) los cinturones de seguridad;
 - (ii) las salidas de emergencia cuando corresponda;
 - (iii) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo;
 - (iv) El equipo de suministro y provisión de oxígeno, si está establecido para el uso de pasajeros; y
 - (v) otro equipo de emergencia para uso individual o colectivo dependiendo del tipo de operación.
- (2) El piloto al mando deberá verificar que durante el despegue y el aterrizaje y por razones de turbulencia o cualquier otra emergencia que ocurra durante el vuelo, todas las personas a bordo de la aeronave estén asegurados a sus asientos por medio de los cinturones de seguridad o de tirantes de sujeción.
- (3) El piloto al mando dará cumplimiento a lo que establezca el manual de vuelo de la aeronave respecto a la prohibición de fumar a bordo de la aeronave.
- (4) Instrucción para casos de emergencia en vuelo.

En caso de emergencia durante el vuelo, el piloto al mando instruirá a los pasajeros a bordo respecto a las medidas de emergencia que pueden ser apropiadas a las circunstancias.

(c) Simulacro en vuelo de situaciones de emergencia.

No se efectuarán simulaciones de emergencia o maniobras no normales cuando se APÉNDICE lleven pasajeros.

(d) Listas de verificación.El piloto al mando deberá utilizar las listas de verificación durante todas las fases del vuelo y las que correspondan, en caso de emergencia, a

fin de garantizar que se cumplan los procedimientos operacionales establecidos para dicha aeronave.

(e) Altitudes mínimas de vuelo.

El piloto al mando deberá utilizar para sus vuelos, las altitudes mínimas establecidas por la DGAC o por el Estado sobre el cual sobrevuele

(f) Utilización a bordo de dispositivos electrónicos portátiles.

El piloto al mando no permitirá la utilización a bordo de dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencias en los sistemas de navegación y comunicaciones de la aeronave.

Esta disposición no se aplicará a los siguientes dispositivos

- (1) Grabadoras de voz portátiles;
- (2) Audífonos (Ayudas a la audición);
- (3) Marcapasos;
- (4) Afeitadoras eléctricas; y
- (5) Cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el piloto al mando determine que no causará interferencias con los sistemas de navegación o de comunicaciones de la aeronave en la cual serán utilizados.

(g) Permiso especial de vuelo.

- (1) En aquellos casos en que un operador requiera efectuar un vuelo con una aeronave que no cumpla la totalidad de las condiciones de aeronavegabilidad aplicables establecidas en el certificado de tipo, deberá solicitar a la DGAC un Certificado de Aeronavegabilidad Especial.
- (2) El piloto al mando debe estar en conocimiento de que los permisos especiales de vuelo no son válidos en espacio aéreo extranjero, a menos que estos sean comunicados y aceptados por los Estados en que sobrevuele la aeronave.

92.205 PREPARACIÓN DE LOS VUELOS.

(a) El piloto al mando no iniciará el vuelo a menos que:

- (1) La aeronave se encuentre en condiciones seguras para operar, esté debidamente matriculada y que los certificados respectivos (aeronavegabilidad y matrícula) estén vigentes y se llevan a bordo.
- (2) Los instrumentos y los equipos instalados en la aeronave sean los apropiados, para la operación a realizar.
- (3) Se haya cumplido con el mantenimiento necesario de conformidad con lo señalado en el Capítulo G de este volumen.
- (4) El peso y balance cumpla con lo establecido en el manual de vuelo y sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- (5) La carga transportada esté debidamente distribuida e inmovilizada.
- (6) Durante la planificación, se asegure de no exceder las limitaciones de operación del avión que figuran en el Manual de Vuelo.
- (7) El equipo de emergencia y supervivencia requerido según el tipo de operación esté a bordo.

DAN 92 VOL. 1

- (8) Se haya emitido la correspondiente certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de la aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento.
 - (9) Se ha cumplido con lo establecido en los requisitos relativos al planeamiento operacional del vuelo.
- (b) Planificación operacional del vuelo.
Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando deberá:
 - (1) Familiarizarse con todos los informes y pronósticos meteorológicos actualizados que se disponga;
 - (2) Cuando no se trate de un vuelo local y para cada vuelo VFR o IFR, incluirá en la planificación las medidas alternativas en caso de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto debido a las condiciones meteorológicas u otras contingencias
 - (3) Para cada despegue, hacer uso de la información disponible en su manual de vuelo respecto a las limitaciones de performance de su aeronave con todos los motores en funcionamiento. Se deberá considerar en la planificación las distancias de despegue y aterrizaje contenido en el manual, así como cualquier otra información relativa a la altura del aeródromo, pendiente y características de la pista, peso bruto del avión, viento y temperatura.
- (c) Condiciones meteorológicas
 - (1) No se deberá iniciar un vuelo VFR, a no ser que los informes y pronósticos meteorológicos indiquen que las condiciones a lo largo de la ruta permitan el cumplimiento de estas reglas.
 - (2) Solo se podrá iniciar un vuelo IFR, cuando la información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, las condiciones en el aeródromo de aterrizaje previsto o en al menos un aeródromo de alternativa de destino, serán iguales o superiores a los mínimos de utilización del aeródromo.
 - (3) Cuando se opere en zonas conocidas o previstas de formación de hielo u otro contaminante que se pueda acumular en alguna parte del avión en tierra, estos se deberán eliminar antes de iniciar el vuelo a fin de mantener el avión en condiciones seguras de operación.
 - (4) Solo se podrá iniciar un vuelo en condiciones de engelamiento conocidas o previstas, si el avión está certificado y equipado para volar en esas condiciones.
 - (5) Los aviones que vuelen en circunstancias para las que se haya notificado que existe o que se prevé formación de hielo, deberán estar equipados con dispositivos antihielo o de deshielo en cada parabrisa, motor, superficie de estabilización o control y en toda toma del sistema estático pitot.
- (d) Aeródromo de alternativa
Para vuelos VFR e IFR
 - (1) Se deberá considerar por lo menos un aeródromo de alternativa de destino.
 - (2) Cuando el aeródromo de aterrizaje previsto se considere como aislado, se deberá considerar volver al aeródromo de salida
- (e) Reserva de combustible y aceite.

DAN 92 VOL. 1

- (1) Se podrá iniciar un vuelo solo si la aeronave lleva suficiente combustible y aceite para completar el vuelo sin peligro, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y cualquier atraso que se prevea.
 - (2) La cantidad de combustible que ha de llevarse debe permitir que:
 - (i) Para vuelos VFR
 - (A) Cuando el vuelo sea VFR, volar al aeródromo de destino previsto más 30 minutos a altitud normal de crucero.
 - (B) Cuando el vuelo sea visual nocturno, volar al aeródromo de destino y, después, durante por lo menos 45 minutos a altitud normal de crucero.
 - (ii) cuando el vuelo sea IFR:
 - (A) volar desde el aeródromo de salida al de destino incluyendo combustible para:
 - (-) Rodaje, despegue, ascenso, crucero, descenso y aproximación.
 - (-) Rehusada, ascenso, vuelo hasta el aeródromo de alternativa más 45 minutos de espera.
 - (B) si el aeródromo de destino se considera aislado, volar al aeródromo de destino y en caso de no ser posible el aterrizaje contar con el combustible necesario para regresar al aeródromo de salida, con la reserva necesaria para efectuar un procedimiento instrumental en dicho aeródromo en caso de que este sea requerido.
- (f) Reabastecimiento de combustible.
- (1) No se deberá reabastecer de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcado a menos que esté presente el piloto al mando u otra persona calificada, listos para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.
 - (2) Para los efectos de esta norma el reabastecimiento, la distribución y el almacenamiento de combustibles en zonas rurales destinadas al consumo propio, deben ceñirse a lo establecido por el Reglamento de Seguridad para las Instalaciones y Operaciones de Producción y Refinación, Transporte, Almacenamiento, Distribución y Abastecimiento de Combustibles Líquidos.
 - (3) En aeródromos.

Como norma general, el carguio de combustible deberá ceñirse a las siguientes normas de seguridad básicas:

 - (i) El reabastecimiento de combustible deberá efectuarse al aire libre.
 - (ii) Durante el proceso de reabastecimiento deberán considerarse los siguientes aspectos:
 - (A) Previo al inicio del reabastecimiento, se establecerá una zona de seguridad de 15 metros, medidos desde el centro de la boca de llenado. Al interior de la zona demarcada, solo podrá acceder el personal involucrado en la operación de reabastecimiento y la tripulación de vuelo.
 - (B) Tanto el avión como el dispositivo abastecedor deben estar conectados a tierra entre si.

- (C) Durante el proceso de reabastecimiento o carguío, todo dispositivo electrónico deberá mantenerse apagado.
 - (D) Durante el procedimiento de carguío de combustible, tanto en un lugar cercano a la boca de carguío como del estanque proveedor y al alcance del personal que ejecuta la maniobra, deberá considerarse respectivamente contar con un extintor apropiado al tipo de fuego posible.
 - (E) Queda estrictamente prohibido fumar, encender fósforos, encendedores o cualquier otra fuente que pudiera generar chispas o llamas abiertas mientras se realiza el carguío de combustible.
- (4) En lugares distintos a aeródromos.
Tales como propiedades particulares, lugares aislados, pistas eventuales etc., se deberán considerar los siguientes aspectos:
- (i) Traslado y almacenamiento de combustible.
 - (A) El traslado terrestre y almacenamiento de combustibles debe efectuarse en conformidad a lo establecido por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo en su "Reglamento de Seguridad para las instalaciones y Operaciones de Producción y Refinación, Transporte, Almacenamiento, Distribución y Abastecimiento de Combustibles Líquidos".
 - (B) El traslado aéreo de combustible debe efectuarse de acuerdo a las disposiciones establecidas en el DAR 18 "Transporte sin Riesgos de Mercancías peligrosas por Vía Aérea".
 - (ii) Operación de carguío de combustible.
 - (A) Antes de comenzar el procedimiento de reabastecimiento de combustible (carguío), se debe establecer la cantidad de combustible necesaria a cargar. Lo indicado tiene como objeto prevenir derrames, especialmente cuando la boca de llenado del avión se encuentra en el perfil superior del ala o en la estructura del fuselaje.

Si a pesar de las precauciones, el combustible se derrama, se debe proceder en forma inmediata a limpiar la estructura y permitir la evaporación de los gases en forma previa a la puesta en marcha de los motores.
 - (B) Durante el procedimiento de carguío de combustible, tanto en un lugar cercano a la boca de carguío como del estanque proveedor y al alcance del personal que ejecuta la maniobra, deberá respectivamente considerarse un extintor apropiado al tipo de fuego posible.
 - (C) Mientras se realiza el carguío, todo dispositivo electrónico deberá mantenerse apagado, incluyendo pero no limitado a teléfonos celulares.
 - (D) Queda estrictamente prohibido fumar, encender fósforos, encendedores o cualquier otra fuente que pudiera generar chispas o llamas abiertas mientras se realiza el carguío de combustible.
 - (E) Si se utilizan bidones metálicos durante el proceso de carguío, en forma previa al inicio de transferencia de combustible, deben

equipararse los potenciales eléctricos entre el medio de trasvasije y la aeronave. Para lograr equiparar los potenciales eléctricos si no es posible establecer conexiones a tierra, se debe eliminar toda posibilidad de electricidad estática, poniendo en contacto con la estructura del avión (en un lugar alejado de la boca de llenado) el borde metálico del dispositivo de llenado y posteriormente manteniendo el mismo dispositivo en contacto permanente con la estructura de la boca de llenado durante todo el proceso de carguio de combustible.

(g) Provisión de Oxígeno

- (1) Las altitudes aproximadas en la atmósfera tipo, correspondientes a los valores de presión absoluta que se emplean en el texto, son las siguientes:

Presión absoluta	Metros / pies
700 hPa	3.000 / 10.000
620 hPa	4.000 / 13000
376 hPa	7.600 / 25.000

- (2) El piloto al mando verificará previamente que en vuelos que se realicen a altitudes por sobre los 10.000 pies en que la falta de oxígeno podría resultar en una disminución de las facultades de los miembros de la tripulación o en un efecto perjudicial para los pasajeros, se disponga de suficiente cantidad de oxígeno respirable para su suministro .
- (3) Para aeronaves presurizadas.
Solo se podrá iniciar un vuelo si se lleva suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación y a los pasajeros, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa (+10 000 pies).

(h) Uso de Oxígeno

- (1) Todos los miembros de la tripulación de vuelo que realicen operaciones a altitudes a las que la falta de oxígeno podría provocar una disminución de sus facultades, deberán utilizar continuamente oxígeno respirable especificación MIL-PRF-27210 o equivalente, de manera de no afectar la seguridad del vuelo.
- (2) En un avión no presurizado, la tripulación de vuelo, deberá hacer uso permanente de oxígeno a partir de los 10.000 pies MSL de día y 8.000 pies MSL, de noche.

92.207 PROCEDIMIENTOS DURANTE EL VUELO.

(a) Mínimos de utilización de aeródromo.

- (1) Para operar hacia o desde un aeródromo, el piloto al mando deberá usar los mínimos de utilización que establezca para ese aeródromo la DGAC y, en el extranjero, la autoridad aeronáutica local en que esté situado. Para fines de planificación de vuelo se utilizarán mínimos más elevados para un aeródromo cuando éste se designa como de alternativa que para el mismo aeródromo cuando se prevé como aeródromo de aterrizaje propuesto.

DAN 92 VOL. 1

- (2) Se podrá continuar un vuelo hacia el aeródromo de aterrizaje o de alternativa previsto solo si la información meteorológica más reciente de que se disponga indique que dichos aeródromos se encuentran en condiciones operativas.
 - (3) No se continuará una aproximación por instrumentos por debajo de 300 m (1 000 ft) por encima de la elevación del aeródromo o en el tramo de aproximación final, a menos que la visibilidad notificada o el RVR de control esté por encima de los mínimos de utilización del aeródromo.
 - (4) Si, después de ingresar en el tramo de aproximación final o después de descender por debajo de 300 m (1 000 ft) por encima de la elevación del aeródromo, la visibilidad notificada o el RVR de control es inferior al mínimo especificado, puede continuarse la aproximación hasta DA/H o MDA/H. En todo caso, ningún avión proseguirá su aproximación para el aterrizaje más allá de un punto en el cual se infringirían los mínimos de utilización de aeródromo.
- (b) Reporte de pilotos durante el vuelo.
- (1) Si durante el vuelo se encuentren condiciones meteorológicas que pudieran afectar a la seguridad de otras aeronaves, el piloto al mando deberá notificarlas lo antes posible a las dependencias ATS respectivas
 - (2) Condiciones de vuelo peligrosas.
Las condiciones de vuelo peligrosas, que no sean las relacionadas con fenómenos meteorológicos, que se encuentren en ruta deberán ser notificadas por el piloto al mando a las dependencias ATS respectivas lo antes posible. Los informes emitidos deberán dar los detalles que puedan ser pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.
- (c) Obligaciones de la tripulación durante el vuelo
- (1) Despegue, aterrizaje y en ruta.
Todos los miembros de la tripulación durante el vuelo deberán permanecer en sus puestos a menos que su ausencia sea necesaria para desempeñar cometidos relacionados con la utilización de la aeronave o por necesidades fisiológicas
 - (2) Cinturones de seguridad.
Todos los miembros de la tripulación de vuelo mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.
 - (3) Arnés de seguridad.
Cuando se disponga de arneses de seguridad, el miembro de la tripulación que ocupe el asiento de piloto deberá mantener abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje. Todo otro miembro de la tripulación deberá mantener abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes le impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado. El arnés de seguridad incluye tirantes y un cinturón que pueden usarse separadamente.

92.209 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL PILOTO AL MANDO.

- (a) El piloto al mando es la única y máxima autoridad a bordo y será responsable de la operación, seguridad operacional y protección del avión, así como de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y la carga que se encuentre a bordo.
- (b) Será responsable de registrar en la bitácora de vuelo del avión (Flight Log) todas las discrepancias o novedades que detecte o que sospeche existan en el avión.

DAN 92 VOL. 1

- (c) Deberá seguir los contenidos de las listas de verificación.
- (d) Será responsable de verificar que se encuentren a bordo los documentos relativos a la aeronave establecidos en esta Norma.
- (e) Deberá verificar que al inicio de un vuelo su aeronave se encuentra en condición segura para operar.
- (f) Deberá verificar que el resto de la tripulación no se encuentre afectada de lesiones, enfermedades, fatiga o falta de oxígeno que pudiera afectar el cumplimiento de sus funciones.

92.211 EQUIPAJE DE MANO.

El Piloto al Mando verificará que todo equipaje de mano embarcado en la aeronave e introducido en la cabina de pasajeros quede bien asegurado.

CAPITULO D
LIMITACIONES DE UTILIZACION DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

92.301 GENERALIDADES

- (a) Las aeronaves a las que se aplica esta norma deben ser operadas:
- (1) En conformidad con los términos establecidos en su certificado de aeronavegabilidad.
 - (2) Dentro de las limitaciones de utilización y cartas de performance establecidas en su Manual de Vuelo o prescritas por la DGAC, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de modo importante a la performance del avión (como por ejemplo: masa, procedimientos operacionales, la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo, temperatura, viento, pendiente y condiciones de la pista, es decir, presencia de fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos, para aviones terrestres, y condiciones de la superficie del agua para hidroaviones). Tales factores se tomarán en cuenta directamente como parámetros de utilización o indirectamente, mediante tolerancias o márgenes que pueden indicarse en los datos de performance
- (b) En la aeronave deberán existir letreros, listas, marcas en los instrumentos, o combinaciones de estos recursos, que presenten visiblemente las limitaciones de operación.
- (c) El piloto al mando determinará que de acuerdo a las performances establecidas para la aeronave, se lleven a cabo con seguridad las diferentes actividades del vuelo.
- (d) El piloto al mando deberá operar dentro de las limitaciones de peso impuestas por el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido.

CAPITULO E
INSTRUMENTOS, EQUIPOS, LUCES Y EQUIPAMIENTO

92.401 GENERALIDADES.

La aeronave irá equipada con instrumentos para que la tripulación de vuelo pueda verificar la trayectoria de vuelo de la aeronave, llevar a cabo cualesquier maniobra reglamentaria requerida y observar las limitaciones de utilización de la aeronave en las condiciones de utilización previstas

92.403 INSTRUMENTOS

El operador deberá instalar o llevar en la aeronave los instrumentos y equipos que se prescriben en los párrafos siguientes, de acuerdo con la aeronave utilizada y con las operaciones previstas de realizar.

- (a) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo visual (VFR).
 - (1) Globos tripulados.
 - (i) Baroaltímetro de precisión.
 - (ii) Indicador de velocidad vertical.
 - (iii) Indicador de temperatura de envolvente.
 - (iv) Indicador de cantidad de combustible
 - (2) Para realizar este tipo de operación, la aeronave excepto los globos deberá estar equipadas con medios que le permitan medir y exhibir:
 - (i) el rumbo magnético
 - (ii) la altitud de presión
 - (iii) la velocidad indicada.
 - (iv) la cantidad de combustible por cada estanque
 - (v) la posición del tren de aterrizaje si este es retráctil
 - (vi) los Instrumentos de motor que indiquen los parámetros básicos de funcionamiento (tacómetros, indicador presión de aceite, indicadores de temperatura para cada motor-aceite y líquido refrigerante, indicador de presión de carga, cuando corresponda)
- (b) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo visual nocturno.

Además de los instrumentos básicos especificados para volar bajo reglas de vuelo VFR deben contar con los siguientes instrumentos y con las luces que se indican en 92.407(a):

 - (1) Indicador giroscópico de razón de viraje o equivalente
 - (2) Indicador de deslizamiento y derrape.
- (c) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
 - (1) Los instrumentos y equipos básicos especificados para volar bajo reglas de vuelo VFR.
 - (2) Indicador giroscópico de razón de viraje si no cumple con (3)
 - (3) Indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial) por cada piloto requerido y un indicador de actitud de vuelo adicional
 - (4) Indicador de rumbo (giróscopo direccional)

- (5) Variómetro;
- (6) Indicador de temperatura de aire exterior
- (7) Dispositivos que impidan el mal funcionamiento del indicador de velocidad debido a condensación o a formación de hielo;
- (8) Fuente alterna de presión estática
- (9) Reloj instalado en la aeronave con indicación de hora, minutos y segundos o de indicación digital.

Nota: Los indicadores de velocidad, rumbo y viraje, se pueden integrar mediante combinaciones de instrumentos o directores de vuelo, con tal que se conserven las garantías contra la falla total inherentes a los tres instrumentos por separado.

92.405 EQUIPOS

(a) Básicos

- (1) Para aeronaves que cuenten con sistemas giroscópicos alimentados eléctricamente, deben contar con medios para comprobar si es adecuada la energía que acciona dichos instrumentos.
- (2) De estar la aeronave equipada con una fuente de energía auxiliar esta entrará en funcionamiento en forma automática en caso de falla total del sistema principal generador de electricidad y en el tablero de instrumentos deberá haber una indicación clara de que el indicador de actitud de vuelo funciona con la energía auxiliar.

(b) Equipos de comunicaciones.

Para los vuelos en partes definidas del espacio aéreo o en rutas en las que se ha prescrito un tipo de Performance de Comunicación Requerida (RCP), la aeronave deberá, además de los requisitos siguientes estar dotada de equipo de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con el tipo o tipos de RCP prescritos y estar autorizado por la DGAC.

- (1) Aeronaves que operen bajo las reglas de vuelo VFR, Deberán contar con un sistema de comunicación que permita la comunicación en ambos sentidos en el modo y frecuencia asignado al espacio aéreo en que está operando.
- (2) Aeronaves que operen bajo reglas de vuelo IFR o VFR nocturno. Deberán contar con un sistema de comunicación que permita la comunicación en ambos sentidos en el modo y frecuencia asignado al espacio aéreo en que está operando.

De requerirse más de una unidad de equipo de comunicaciones, cada unidad será independiente de la otra u otras, de tal forma que la falla de una cualquiera no afectará el funcionamiento de la otra

- (3) El equipo de comunicaciones requerido, debe ser apto para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de emergencia 121.5

(c) Equipos de navegación

(1) Generalidades

- (i) Los aviones estarán provistos del equipamiento que les permita seguir con su plan de vuelo y de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

- (ii) Previo a efectuar operaciones para las que se ha prescrito una Especificación de Navegación Basada en la Performance (PBN), operaciones RNAV-GNSS y RNAV 5, se deberá cumplir con lo siguiente:
 - (A) el avión deberá estar dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas.
 - (B) Los procedimientos de operación estarán establecidos en el manual de vuelo del avión o respectivo suplemento de vuelo. En caso de un suplemento posterior a la salida de fábrica este deberá ser protocolizado por la DGAC mediante un sello y firma.
 - (C) Constancia en la bitácora personal de vuelo del piloto de que ha recibido la instrucción correspondiente informando a la DGAC, la que estampará en la licencia del piloto la constancia correspondiente.
 - (2) Vuelos VFR.
No requiere de equipos cuando el vuelo que se atenga a las reglas de vuelo visual se efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.
 - (3) Vuelos IFR
La aeronave deberá ir provista de equipos de navegación para asegurar que, en caso de falla del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para que la aeronave prosiga de acuerdo al plan de vuelo operacional.
 - (4) Durante la navegación en ruta bajo condiciones de vuelo IFR, se podrá utilizar el GPS sólo si dicho equipamiento y su operación están descritos en el Manual de Vuelo aprobado de la aeronave.
 - (5) Gestión de datos electrónicos de navegación:
 - (i) Solo se emplearán datos electrónicos de navegación que hayan sido procesados para su aplicación en vuelo o en tierra.
 - (ii) El operador debe asegurar que la inserción de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados sea oportuna en sus aeronaves.
 - (6) Para el caso de los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), las aeronaves se dotarán de equipo de navegación que:
 - (i) proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y
 - (ii) haya sido autorizado por el Estado del operador para las operaciones MNPS en cuestión
- (d) Otros equipos
- (1) Transmisor de localización de emergencia (ELT).
 - (i) Toda aeronave deberá estar equipada con un Transmisor localizador de emergencia ELT del tipo automático que cumpla con TSO C-126 que sea capaz de transmitir en 121.5 y 406 MHz simultáneamente, que tenga su switch inercial en condición operativa y con su batería vigente.

- (ii) Están exentas del cumplimiento del uso obligatorio del ELT las siguientes aeronaves:
 - (A) Aeróstatos, y
 - (B) Las que se encuentren ejecutando las siguientes operaciones:
 - (-) Instrucción de vuelo local
 - (-) Planeador operado en vuelo local
 - (-) Mantenimiento de eficiencia en vuelo local.
 - (-) Vuelos locales de mantenimiento o de prueba funcional.
 - (iii) Codificación de los ELT.
 - (A) Aquellos ELT que cumplan con el TSO C-126 deberán utilizar la codificación asignada por la DGAC, la que será válida mientras la aeronave mantenga su matrícula y se encuentre registrada en Chile.
 - (B) La codificación a emplear corresponderá a una palabra hexadecimal de 15 caracteres, código que será reconocido por el sistema mundial de rastreo y localización satelital (COSPAS-SARSAT) y deberá ser solicitada por el operador a la DGAC utilizando el formulario "FORM. DGAC OPS 1" indicado en Apéndice 1.
 - (C) La comunicación formal de la asignación del código deberá ser considerada como un documento técnico/operacional, debiendo ser incorporada en los registros de mantenimiento de la aeronave y se deberá registrar el código asignado en la bitácora o libro de vuelo de la aeronave afectada.
 - (D) El operador será responsable de la pronta y correcta codificación del ELT de acuerdo a la información pertinente suministrada por la DGAC.
 - (E) El operador deberá a la brevedad informar a la DGAC de cualquier cambio o variación de la información suministrada al solicitar la codificación, con tal de mantener actualizada la información que requieren los Servicios de Búsqueda y Salvamento.
- (2) Requisitos relativos a transpondedores
- (i) Toda aeronave deberá contar con un sistema ATC Transponder operativo, capaz de responder en modo 3/A de 4096 códigos junto a un sistema de reporte automático de altitud de presión, que le permita responder a interrogaciones en modo C, con el objeto de transmitir información de altitud en incrementos de 100 pies consecuente con la altitud máxima de operación de la aeronave y que cumpla los requisitos de cualquier clase del Technical Standard Order TSO-C74b, TSO-C74c o TSOC112.
 - (ii) Quedaran exentas del cumplimiento del párrafo anterior las siguientes aeronaves, para vuelos que se realicen en espacios aéreos clase D, E y G:
 - (A) Planeadores:
Podrán operar dentro de la zona de tránsito del aeródromo (ATZ) y en las zonas de vuelo publicadas, manteniendo comunicaciones con las dependencias de tránsito aéreo que corresponda.
 - (B) Aeronaves sin sistema eléctrico actualmente certificadas:

Podrán operar dentro de la zona de tránsito del aeródromo (ATZ) y en los ingresos y salidas del espacio aéreo controlado, deberán hacerlo a través de los canales visuales publicados previa presentación del Plan de Vuelo con 12 horas de antelación, en cuyo caso se deberá coordinar previamente 30 minutos antes del despegue con la dependencia ATS correspondiente.

(C) Aeronaves categoría acrobáticas las que deberán cumplir con (1) y (2) anteriores.

(D) Globos cautivos:
Podrán operar dentro del espacio aéreo controlado previa autorización de la DGAC.

(iii) Solicitud y Codificación de los Transpondedores de Notificación de Altitud de Presión. En Apéndice 2 se establece el procedimiento para obtener la codificación de los transpondedores.

(3) Sistema de protección contra hielo.

Toda aeronave que opere en condiciones o con pronóstico de formación de hielo deberá contar con un sistema de deshielo o antihielo operativo en cada hélice, parabrisas, motor, ala, superficie de estabilización o control y en toda toma del sistema estático pitot.

92.407 LUCES Y EQUIPAMIENTO

(a) Luces

Toda aeronave deberá estar equipada con las siguientes luces conforme a la regla de vuelo visual nocturno o IFR:

(1) Luces de aterrizaje.

(2) Luces de instrumentos y de equipos indispensables para la operación segura de la aeronave utilizados por la tripulación de vuelo

(3) Luces en compartimiento de pasajeros

(b) Equipamiento

(1) Para todas las aeronaves, en todos los vuelos.

(i) Un botiquín de primeros auxilios situado en lugar accesible, y el contenido de éste conforme a lo indicado en Apéndice 3 de esta DAN.

(ii) Extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión tales como polvo químico seco o dióxido de carbono.

Al menos uno estará ubicado:

(A) en el compartimiento de pilotos; y

(B) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible para la tripulación de vuelo.

(iii) Un asiento para cada persona que exceda los dos (2) años. Para menores a la edad indicada, estos pueden viajar en los brazos de un adulto que ocupe un asiento equipado con el respectivo cinturón de seguridad o podrá hacer uso de sillas certificadas para su uso en aviación.

- (iv) Un cinturón de seguridad para cada asiento
 - (v) Para los aviones fabricados a partir del 01 enero 1978 un arnés de seguridad en cada asiento de piloto, que incluya un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida e impida que el piloto que quede repentinamente incapacitado, pueda interferir el normal funcionamiento de los mandos de vuelo.
 - (vi) De no contar con fusibles automáticos, requerirá de fusibles de repuesto de los amperajes apropiados para reemplazar aquellos que sean accesibles en vuelo.
 - (vii) Claves de señales de tierra a aire para fines de búsqueda y salvamento.
 - (viii) Micrófonos de vástago o de garganta cuando la aeronave se encuentre bajo el nivel de transición/altitud que permita la comunicación entre los miembros de la tripulación de vuelo.
 - (ix) Toda aeronave deberá disponer para uso de la tripulación durante un vuelo nocturno de una linterna operativa y de rápido acceso desde el asiento de cada miembro de la tripulación
- (2) Para aeronaves que vuelen sobre el agua.
- (i) Hidroaviones
Todos los hidroaviones en todos los vuelos irán equipados con:
 - (A) Un chaleco salvavidas o cojín con capacidad de flotación que cumplan con los TSO C13 y C72 respectivamente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento de la persona que haya de usarlo.
 - (B) Equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar
 - (C) Un ancla
 - (D) Un ancla flotante, cuando se necesite para ayudar a maniobrar.
 - (ii) Aviones terrestres
Todo avión terrestre monomotor o multimotor (incluye anfibio utilizado como avión terrestre) cuando vuele en ruta sobre el agua deberá estar equipado con chaleco salvavidas o cojín con capacidad de flotación que cumpla con las TSO C13 y C72 según se indica a continuación:
 - (A) Con un chaleco salvavidas para cada ocupante en una ruta a una distancia de la costa superior a la razón de planeo.
 - (B) Con un chaleco salvavidas o cojín con capacidad de flotación para cada ocupante cuando despeguen o aterricen en un aeródromo donde haya probabilidad de amaraje forzoso.
 - (C) Con un chaleco salvavidas para cada ocupante cuando vuele sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa.
- (3) Para todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre el agua.
- Además de lo señalado en (2) deberán considerar lo siguiente:
- (i) Balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que vayan a bordo, estibadas de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia, provistas del equipo de salvamento, incluso medios

para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender.

- (ii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro
- (iii) Los chalecos salvavidas irán provistos de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

92.409 PARA TODOS LAS AERONAVES QUE REALICEN OPERACIONES DE VUELO SOBRE ZONAS TERRESTRES DESIGNADAS.

Los aviones que realicen operaciones sobre zonas terrestres que se consideren como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y la oportunidad del salvamento, deberán estar provistas de los dispositivos de señales y del equipo salvavidas (incluyendo medios para el sustento de la vida) apropiados al área sobre la que se haya de volar.

CAPITULO F

NORMAS DE ATENUACION Y HOMOLOGACION EN CUANTO AL RUIDO

92.501 GENERALIDADES

Toda aeronave cumplirá con los niveles de ruido indicados en su manual de vuelo y establecidos en su base de certificación.

92.503 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AVIONES PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO.

La operación de la aeronave debe ajustarse a la atenuación de ruido conforme a los procedimientos establecidos en los aeródromos en los cuales opera.

CAPITULO G
MANTENIMIENTO

92.601 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR

El operador es responsable de mantener la aeronave en las siguientes condiciones:

- (a) La aeronave se mantiene aeronavegable.
- (b) El certificado de aeronavegabilidad se encuentra vigente.
- (c) Que el mantenimiento sea ejecutado de acuerdo con lo indicado en el Capítulo B de la DAN 43.

92.603 MANTENIMIENTO OBLIGATORIO

El operador se asegurará de dar cumplimiento a lo siguiente:

- (a) Ningún operador, volará una aeronave, si esta no ha sido sometida dentro de los 12 meses calendario precedentes, a una inspección anual de acuerdo a lo establecido en la DAN 43.
- (b) Se dé cumplimiento a las Limitaciones de Aeronavegabilidad aprobadas por el Estado de diseño e indicadas en el Manual de Mantenimiento de la aeronave u otro documento aprobado por el Estado de diseño y/o de matrícula.
- (c) Se dé cumplimiento a las Directivas de Aeronavegabilidad del Estado de diseño y de matrícula.
- (d) Se efectúen las inspecciones indicadas en la sección 92.609.

92.605 REGISTROS DE MANTENIMIENTO

- (a) El operador debe mantener los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta sección:

- (1) El tiempo total de servicio (horas, tiempo calendario y ciclos, según corresponda) de la aeronave, y de las partes con vida límite.
- (2) Según sea aplicable, horas, tiempo calendario y ciclos desde la última revisión general (overhaul) de cada ítem instalado en el avión, que se requiera según la Sección Limitaciones de Aeronavegabilidad de la aeronave u otro documento de cumplimiento obligatorio.
- (3) Horas de vuelo/ciclos/tiempo calendario, total acumulado y disponible de cada Directiva de Aeronavegabilidad (AD o DA o equivalente) aplicable, incluyendo para cada una de ellas, el método de cumplimiento, el número de la Directiva de Aeronavegabilidad y su fecha de revisión. Si la Directiva considera una acción repetitiva, el tiempo y la fecha del cuándo se debe ejecutar la próxima acción.
- (4) Formularios 337 correspondiente a cada alteración o reparación mayor de la aeronave, motor, hélice o componente instalado en la aeronave.
- (5) Tiempo de servicio (horas, tiempo calendario y ciclos, según corresponda) de la última inspección anual efectuada.
- (6) Peso y balance de la aeronave conforme a la última configuración aprobada.
- (7) Registro detallado de los trabajos efectuados durante la inspección anual, para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios

para la firma de la conformidad de mantenimiento de acuerdo a lo indicado en la DAN 43.

- (b) Los registros indicados en (a)(1), (a)(3), (a)(4) y (a) (5) se conservarán durante un período mínimo de 180 días después de retirado definitivamente del servicio la aeronave o el componente a que se refieren. Los registros indicados en (a)(2) deberán conservarse hasta la siguiente revisión general. El registro de peso y balance se mantendrá vigente hasta un nuevo pesaje y cálculo de su centro de gravedad. Los registros enumerados en (a) (7) se conservarán durante 2 años a partir de la firma de la conformidad de mantenimiento.
- (c) El operador deberá conservar los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.
- (d) Los registros indicados podrán ser almacenados ya sea en papel o formato digital. Cualquiera sea la forma de almacenamiento, el operador debe prever la rápida recuperación de los antecedentes cuando le sean solicitados.

92.607 TRANSFERENCIA DE REGISTROS DE MANTENIMIENTO

- (a) En caso de cambio temporal de operador, los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo operador con el fin de que este último de cumplimiento a los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes.
- (b) En caso de cambio de propiedad de la aeronave, los registros de mantenimiento se transferirán al nuevo propietario.

92.609 OTRAS INSPECCIONES.

El operador deberá dar cumplimiento a las siguientes inspecciones en los períodos que se indican:

- (a) Altimetros, Computadores de Datos de Aire, Sistemas automáticos de Reporte de Altitud de Presión y Sistema de Presión Estática – Pitot.

No se puede operar una aeronave en condición IFR, si en los 24 meses calendario precedentes cada sistema de presión estática, cada altímetro y cada sistema de reporte automático de altitud de presión, no ha sido probado, inspeccionado y encontrado que cumple con los requisitos establecidos en la DAN 43 o cuando corresponda, con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada (ICA) de los equipos instalados.
- (b) Respondedor de Control de Tránsito Aéreo (ATC Transponder).

Ninguna persona puede hacer uso de un Transpondedor ATC a no ser que en los 24 meses calendario precedentes, el Transpondedor ATC haya sido probado, inspeccionado y encontrado que cumple con los requisitos establecidos en la DAN 43.
- (c) Los requisitos de inspección establecidos en (a) y (b) anteriores, deben cumplirse después de cualquier intervención en el equipo.
- (d) Compás magnético

Compensación de acuerdo con las disposiciones de la DAN 43, y en cualquiera de las ocasiones que a continuación se indican:
 - (1) Al ser instalado por primera vez en el avión;
 - (2) Al ser removido y vuelto a instalar en el u otro avión
 - (3) Después de toda reparación y alteración mayor en el avión en que está instalado.

DAN 92 VOL. 1

- (4) Después de toda instalación de nuevos equipos eléctricos o electrónicos en el avión en que está instalado.
- (5) Después de un cambio de motor
- (6) Después de un aterrizaje brusco
- (7) Cuando el avión no ha sido operado después de un año
- (8) Al reemplazar las válvulas de flujo
- (9) Si se sospecha de error en la indicación
- (10) Si después de evaluado su comportamiento en cualquier inspección recomendada por el fabricante del avión, se observan desviaciones de mas de 10 grados

(e) **INSPECCIÓN ESTRUCTURAL SUPLEMENTARIA (SID).**

Todo operador de aeronave Cessna deberá aplicar el Documento de Inspección Suplementaria (SID) emitido por el fabricante que corresponda a su aeronave, antes de las fechas establecidas como límite en el calendario de aplicación que se indica en Apéndice 4, excepto que el Estado de diseño haya dispuesto algo diferente a través del Capítulo 4 "Limitaciones de Aeronavegabilidad" del Manual de Mantenimiento correspondiente o Directiva de Aeronavegabilidad, en cuyo caso prevalecerá lo señalado por el Estado de diseño por sobre lo señalado en el citado Apéndice 4.

CAPITULO H
TRIPULACION DE VUELO

92.701 COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

El número y composición de la tripulación de vuelo no deberá ser menor que lo especificado en el Certificado de Tipo o (STC) de la aeronave

92.703 CALIFICACIONES.

- (a) Todo miembro de la tripulación de vuelo deberá estar en posesión de una licencia y habilitación vigente, expedida o convalidada por la DGAC.
- (b) El piloto al mando de un avión equipado con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) deberá haber recibido instrucción para tener el grado de competencia que requiere el uso de este tipo de equipo.

92.705 EXPERIENCIA RECIENTE

Piloto al mando y copiloto.

De acuerdo a lo que establezca el Reglamento de Licencias.

CAPITULO I

MANUALES, DOCUMENTACION, LIBROS DE ABORDO Y REGISTROS

92.801 MANUAL DE VUELO.

El operador deberá tener un manual de vuelo actualizado (incluido los correspondientes suplementos) para la operación de la aeronave, correspondiente al modelo y tipo de aeronave en operación.

92.803 BITÁCORA DE VUELO (FLIGHT LOG).

El piloto al mando deberá llevar a bordo de la aeronave una bitácora de vuelo (flight log) donde se anoten a lo menos los siguientes datos:

- (a) Nacionalidad y matrícula del avión;
- (b) Fecha, horas de salida y llegada;
- (c) Nombres y función asignada a los tripulantes;
- (d) Naturaleza del vuelo, lugar de salida y llegada, tiempo total de vuelo
- (e) Observaciones detectadas durante el vuelo
- (f) Licencia y firma del piloto al mando.
- (g) Certificación de la ejecución de la inspección de pre-vuelo.

92.805 DOCUMENTACIÓN QUE DEBE SER LLEVADA A BORDO EN CADA AERONAVE.

A bordo de la aeronave se llevarán los siguientes documentos:

- (a) Licencias y habilitaciones de la tripulación.
- (b) Certificado de aeronavegabilidad
- (c) Certificado de matrícula
- (d) Libro de a bordo o Flight Log
- (e) Manual de vuelo correspondiente a la aeronave y suplementos cuando corresponda.
- (f) Certificado de Estación de Radio, tratándose de operaciones internacionales.
- (g) Publicaciones y Cartas Aeronáuticas actualizadas para la ruta del vuelo propuesto para condiciones VFR y/o IFR según corresponda.
- (h) Certificado de homologación de ruido para vuelos internacionales.
- (i) Los procedimientos y señales prescritos para el caso de aeronaves interceptadas e interceptoras.

92.807 REGISTROS DEL EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA DE A BORDO.

El piloto al mando deberá dejar constancia en su plan de vuelo (ATC) de la lista de equipos de emergencia y/o supervivencia llevados a bordo de su avión. La información comprenderá, según corresponda, el número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, los detalles sobre el material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

92.809 INFORMACIÓN DE HORAS DE VUELO.

DAN 92 VOL. 1

Los Clubes Aéreos informarán a la DGAC semestralmente las horas de vuelo del período.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- 1.** Los operadores que deban renovar su certificado de aeronavegabilidad antes del 31 de Diciembre del año 2014, podrán aplicar los requisitos de inspección anual indicados en el Capítulo G “Mantenimiento”, Sección 92.603 a partir del 01 de Enero del 2015.

En caso que deseen aplicar este requisito a partir de la fecha de publicación de la Enmienda 1 a esta DAN, previo a la renovación del certificado de aeronavegabilidad deberán demostrar la ejecución de una Inspección anual como lo indica esta norma.

- 2.** Aquellos operadores que en la actualidad se encuentren cumpliendo con la Sección 92.603 mediante un sistema de inspección progresiva, deberán al 31 diciembre 2014 ajustarse al cumplimiento del requisito de Inspección Anual señalado en dicha Sección.

APENDICE 1

FORMATO SOLICITUD DE ASIGNACIÓN DE CÓDIGO ELT (406)

SOLICITUD DE ASIGNACIÓN DE CÓDIGO ELT (406)

Fecha:

.....(Empresa, Organización ó Persona natural) solicita a la Dirección General de Aeronáutica Civil asignar a la aeronave, y explotador identificado a continuación, un código para uso en el ELT de 406 MHz, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

I. AERONAVE

Matrícula :
 Marca :
 Modelo :
 Número de Serie :
 Color : (Predominante)

II. TRANSMISOR LOCALIZADOR DE EMERGENCIA

Tipo	De activación Automática	De Supervivencia
Marca		
Modelo		
Nº Parte		
Antena (interior/exterior)		N/A
Información de posición (Lat/Long): (Si/No)		
Nº Aprobación COSPAS-SARSAT		

III. EXPLOTADOR

Nombre :
 Dirección :
 Teléfono :
 Designador (Explotadores Comerciales según OACI, Doc. 8585):

Firma del Explotador

APENDICE 2

ASIGNACION DE DIRECCIONES DE AERONAVE PARA USO EN SISTEMAS DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y/O VIGILANCIA

1. PROPOSITO

Establecer la solicitud, por parte de los Operadores de aeronaves, y la asignación, por la DGAC., de Direcciones de Aeronave para uso en sistemas de comunicaciones, navegación y/o vigilancia, de acuerdo al plan de distribución mundial establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2. ANTECEDENTES

- (a) Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el 07 de diciembre de 1944.
- (b) Lo establecido por el Anexo 10 de OACI.
- (c) DAR 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas".

3. MATERIA

- (a) Generalidades.
 - (1) El gran avance experimentado, a nivel mundial, por la actividad aérea ha influido en el desarrollo de nuevas técnicas que permiten aumentar la eficiencia y seguridad de las operaciones aéreas en lo relacionado con sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia, llegando a la necesidad de tener que establecer, a través de OACI., un código identificador para cada aeronave, código llamado técnicamente "Dirección de Aeronave".
 - (2) La asignación de estas direcciones de aeronave exige un plan completo de distribución de códigos que pueda aplicarse, en forma segura, en todo el mundo. Lo anterior exige que en ningún momento sea asignada una misma dirección de aeronave a más de una aeronave.
 - (3) Los sistemas que actualmente utilizan esta técnica son el radar secundario de vigilancia (SSR) en modo "S", la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), el sistema anticollisión de a bordo (ACAS) y, en algunos países, el transmisor de localización de emergencia (ELT).
- (b) Descripción del Plan.

Cada dirección de aeronave estará compuesta por un bloque de 24 bits. La OACI., ha establecido que los primeros 12 identifiquen el Estado o país de matrícula de la aeronave y le entrega, a cada una de las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, la distribución y control de los otros 12 bits, para asignarlas a las aeronaves de cada uno de los respectivos Estados.
- (c) Administración del Plan.
 - (1) La OACI., administrará el plan de modo que pueda mantenerse una distribución internacional apropiada de direcciones de aeronave.
 - (2) La DGAC, asignará y controlará las direcciones de aeronave de matrícula chilena.
- (d) Asignación de direcciones de aeronave.
 - (1) El estado de matrícula asignará direcciones exclusivas, dentro del bloque que le corresponda, a las aeronaves que lo requieran y que estén equipadas.

DAN 92 VOL. 1

- (2) Las direcciones de aeronave se asignarán de conformidad con los siguientes principios:
- (i) En ningún momento se asignará la misma dirección a más de una aeronave.
 - (ii) Se asignará a cada aeronave una sola dirección independiente de la composición del equipo de a bordo.
 - (iii) No se modificará la dirección salvo en circunstancias excepcionales y tampoco se modificará durante el vuelo.
 - (iv) Cuando una aeronave cambie de Estado de matrícula, se abandonará la dirección asignada previamente y la nueva autoridad de registro le asignará una nueva dirección.
 - (v) La dirección servirá únicamente para la función técnica de direccionamiento e identificación de la aeronave y no para transmitir ninguna información específica; y
 - (vi) No se asignarán a las aeronaves direcciones compuestas de 24 ceros o de 24 unos.

(e) Asignación de direcciones de aeronave.

Las direcciones de aeronave se utilizarán para aplicaciones que exijan el encaminamiento de información hacia y desde aeronaves debidamente equipadas.

(f) Solicitud de direcciones de aeronave.

- (1) Todo Operador de aeronave de matrícula chilena que tenga instalado y aprobado por la DGAC., equipamiento que requiera una dirección de aeronave de 24 bits para cumplir la función para la cual fue diseñado, deberá solicitarla al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC usando el formulario del Anexo 1 a este Apéndice (2).
- (2) En el formulario indicado se deberá establecer con precisión tanto la aeronave (marca, modelo, número de serie y matrícula), el Operador (nombre, dirección, fono y fax), como la utilización que se le dará a la dirección solicitada (SSR modo "S", ACAS, SATCOM, etc.).

(g) Formato y distribución de direcciones de aeronave en Chile.

DIRECCION DE AERONAVE	
Código de país	Código de aeronave
1110 10 000 000	

- (1) El formato de toda dirección de aeronave, está constituido por un conjunto de 24 bits, divididos en dos bloques de 12 dígitos cada uno. Los primeros 12 corresponden al código de país y los otros 12 identificarán a la aeronave en particular.
- (2) Para el Estado de Chile el código de país, que tiene por característica ser fijo y asignado por OACI, a través del Anexo 10, Parte I, Capítulo 9, Tabla 9-1 "Atribuciones a los Estados de Direcciones de Aeronave", es el número binario 1110 10 000 000.

DAN 92 VOL. 1

- (3) El segundo bloque de 12 bits permite la combinación de 4096 códigos y corresponde a la sección que administra la DGAC., para las aeronaves con matrícula chilena.
- (4) Con el fin de mantener un ordenamiento lógico y facilitar la identificación de las aeronaves que utilicen esta tecnología, la DGAC., diseñó la siguiente estructura dentro del bloque de dígitos que debe administrar:

CÓDIGO DE AERONAVE	
Indicativo de operador (6 bits)	Indicativo de aeronave (6 bits)
-----	-----

- (i) Los 6 primeros dígitos de este bloque (bits 13, 14, 15, 16, 17, y 18 de la dirección de aeronave), establecerán un indicativo sobre el Operador al cual pertenece la aeronave, tal como empresa aérea, organismo del estado, club aéreo, particular, etc. Esta estructura permite disponer de sesenta y cuatro distintas combinaciones para cada indicativo de Operador.
 - (ii) Los últimos 6 dígitos de este bloque (bits 19, 20, 21, 22, 23 y 24) identificarán consecutivamente la aeronave dentro del indicativo de Operador que corresponda. Esta estructura permite disponer de 64 distintas combinaciones para cada indicativo de Operador.
 - (iii) El Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC., mantendrá un registro, actualizado con la distribución de asignaciones para los distintos indicativos de Operador y aeronaves en particular.
- (h) Certificado de Asignación de Dirección de Aeronave.
- (1) La DGAC por intermedio del Subdepartamento de Aeronavegabilidad otorgará, a cada solicitante que cumpla los requisitos de esta regla de operación, un certificado de asignación de dirección de aeronave que se indica en el Anexo 2 de este Apéndice (2)
 - (2) De acuerdo a lo establecido internacionalmente, esta asignación será única para cada aeronave y se mantendrá vigente durante el tiempo que la aeronave pertenezca a una empresa u organización en particular y/o permanezca bajo matrícula chilena. Es decir, que en caso de enajenación, cambio de operador o cualquier circunstancia que implique cambio o cancelación de matrícula, el Operador deberá informar de ello al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC., para su confirmación, reemplazo o eliminación del registro correspondiente.

4. APENDICES

- 4.1 Anexo 1 FORM. DGAC 08/2-19 "Solicitud de asignación de dirección de aeronave".
- 4.2 Anexo 2: FORM. DGAC 08/2-20 "Certificado de asignación de dirección de aeronave".

ANEXO 1 AL APÉNDICE 2

SOLICITUD DE ASIGNACION DE DIRECCION DE AERONAVE

Empresa, organización o persona natural.....solicita..... a la Dirección General de Aeronáutica Civil asignar a la aeronave, equipamiento y Operador identificado a continuación, una dirección de aeronave de 24 bits, de acuerdo a lo establecido en este apéndice.

Marca de la aeronave.....

Modelo de la aeronave.....

Serie de la aeronave.....

Matrícula.....

Nombre del Operador.....

Dirección.....

Fono.....

FAX

O

O

O

O

O

O

Firma del solicitante:.....

Nombre del solicitante:.....

Cargo del solicitante:.....

FORM. DGAC 08/2-19

ANEXO 2 AL APÉNDICE 2

CERTIFICADO DE ASIGNACION DE DIRECCION DE AERONAVE

La Dirección General de Aeronáutica Civil, asigna al operador identificado a continuación, la dirección de aeronave de 24 bits señalada más abajo, de acuerdo al Plan Mundial coordinado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

NOMBRE DEL OPERADOR	
AERONAVE	DIRECCION DE AERONAVE
Marca, modelo, serie	1110 10 000 000 XXX XXX

La dirección asignada por este certificado será válida para ser usada en la siguiente aplicación:

TIPO DE EQUIPAMIENTO EN CUESTION

De acuerdo a los procedimientos establecidos, esta asignación es única para la aeronave individualizada y se mantendrá vigente durante el tiempo que la aeronave pertenezca al operador señalado y permanezca bajo matrícula chilena. En caso de enajenación, cambio de operador o cualquiera circunstancia que implique cambio o cancelación de matrícula, el operador deberá informar al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC., para su reemplazo o eliminación del registro correspondiente

Fecha de Asignación

Jefe Subdepartamento
Aeronavegabilidad

APENDICE 3
SUMINISTROS MEDICOS

Contenido del *Botiquín de primeros auxilios*:

- Dos (2) gasas de 10*10 cms
- Dos (2) gasas de 15*15 cms
- Cinco (5) toallitas con alcohol
- Un (1) pocket gel de 60 ml
- Un (1) apósito transparente Tegaderm
- Una (1) cinta Transpore
- Una (1) mini guía de primeros auxilios
- Una (1) caja transportadora

Optativo.

Analgésico suave

APENDICE 4

CALENDARIO DE INSPECCIONES ESTRUCTURALES SUPLEMENTARIAS (SID)

Cessna series 100

Fecha indicada por el fabricante:	30.Jun.2014	
Año de fabricación:	1940-1949:	31 dic 2014
Año de fabricación:	1950-1959:	Nueva fecha: 30.Jun.2016
Año de fabricación:	1960-1969:	Nueva fecha: 30.Jun.2018
Año de fabricación:	1970-1979:	Nueva fecha: 30.Jun.2020
Año de fabricación:	1980-1989:	Nueva fecha: 30.Jun.2022
Año de fabricación:	1990 en adelante:	Nueva fecha: 30 jun 2024

Cessna series 200

Fecha indicada por el fabricante:	31.Dic.2013	
Año de fabricación:	1960-1969:	Nueva fecha: 30.Jun.2018
Año de fabricación:	1970-1979:	Nueva fecha: 30.Jun.2020
Año de fabricación:	1980-1989:	Nueva fecha: 30.Jun.2022
Año de fabricación:	1990 en adelante:	Nueva fecha: 30 jun 2024

Cessna series 310R/T310R

Fecha indicada por el fabricante:	Septiembre 2006	
Año de fabricación:	Todos	
Nueva fecha de cumplimiento:	Septiembre 2016	

Cessna series 340/340A

Fecha indicada por el fabricante:	Septiembre 2007	
Año de fabricación:	Todos	
Nueva fecha de cumplimiento:	Septiembre 2017	

Cessna series T303

Fecha indicada por el fabricante:	Junio 2012	
Año de fabricación:	Todos	
Nueva fecha de cumplimiento:	Junio 2018	