



DAN 92

CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

VOLUMEN I

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

**AVIONES PEQUEÑOS, CON MOTORES CONVEN-
CIONALES, PLANEADORES Y GLOBOS**

HOJA DE VIDA

DAN 92 VOLUMEN I

REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACION NO COMERCIAL

AVIONES PEQUEÑOS, CON MOTORES CONVENCIONALES, PLANEADORES Y GLOBOS

ENMIENDA			PARTE AFECTADA DEL DCTO		DISPUUESTO POR	
Nº	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
2			A	92.1	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.3	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.5	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			B	92.101 (e) a la (i)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.105	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			C	92.203 (c) y (g)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.205 (a)(1) y (8), (b)(1), (2)	Resolución N°08/0/465/	10 nov 2016

				y (4), (c)(1) y (2), (d)(1) al (3), (e), (f)(1), (h)	0647	
			E	92.401	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.403 (a), (b), (c).	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.405 (b), (c), (d)(1), (2), (4)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.407 (a), (b)(1) y (3)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.411	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			F	Disponible	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			G	92.609 (e)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			I	92.801	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.805 (a) y (b)	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
				92.809	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			Requisitos aplicables a partir 01 ene 2017	Todo	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			Apéndice 1	III	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			Apéndice 4	Disponible	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
			Apéndice 5	Todo	Resolución N°08/0/465/0647	10 nov 2016
3			Capítulo A	92.1	Resolución N°08/0/1/024/057	16 ene 2017
				92.7	Resolución N°08/0/1/024/057	16 ene 2017
			Capítulo C	92.205 (c)(1), (e)(1)(iii) y (iv)	Resolución N°08/0/1/024/057	16 ene 2017
				92.207 (b)(2)	Resolución N°	16 ene 2017

					08/0/1/024/0 57	
			Capítulo D	92.301 (e)	Resolución N° 08/0/1/024/0 57	16 ene 2017
			Capítulo E	92.405 (b)(3) y (6), (c)(1) y (2), (d)(2)(iv), (d)(5) (d)(4)(i)	Resolución N° 08/0/1/024/0 57	16 ene 2017
				92.407 (b)(1)(ii)(C)	Resolución N° 08/0/1/024/0 57	16 ene 2017
			Capítulo I	92.805 (a)(10)	Resolución N° 08/0/1/024/0 57	16 ene 2017
			Apéndice 4	Todo	Resolución N° 08/0/1/024/0 57	16 ene 2017

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION GENERAL

OBJ.: Aprueba enmienda 3 a la DAN 92 Volumen I "Regla de operación para la aviación no comercial - Aeronaves pequeñas, con motores convencionales Planeadores y Globos."

EXENTA N° 08/01/2014 057

SANTIAGO, 16 ENE 2017

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL:

VISTOS:

- a) El Código Aeronáutico.
- b) La Ley 16752, Orgánica de la DGAC.
- c) Las enmiendas 34-A, 34-C y 35 al Anexo 6 Parte II de OACI "Aviación General Internacional-Aviones".
- d) El Reglamento DAR 06 Volumen III "Operación de Aeronaves-Aviación General".
- e) 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 la aviación no comercial - Aeronaves pequeñas, con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros".
- f) Lo propuesto por la Sección Normas en su Nota de Estudio (OPS) 38, 49 y 53-2016

CONSIDERANDO:

- 1) La necesidad de mantener actualizada la normativa nacional respecto a las enmiendas 34-A, 34-C y 35 al Anexo 6 Parte II de OACI "Aviación General Internacional -Aviones".
- 2) Lo propuesto por usuarios internos en el sentido de establecer el título de la Regla de Operación conforme a la sección 92.3 "Aplicación".

RESUELVO:

Apruébese, la enmienda 3 a la DAN 92 Volumen I "Regla de operación para la aviación no comercial - Aeronaves pequeñas, con motores convencionales, Planeadores y Globos".

Anótese y comuníquese.-



Distribución:

- 1.- DSO-SDA
- 2.- DSO-SDLic
- 3.- DSO-SDOPs
- 4.- DSO-SDTP
- 5.- DSO-SDPyC-OF.TRASPARENCIA
- 6.- DSO-SN
- 7.- DSO REGISTRATURA

REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACION NO COMERCIAL

AVIONES PEQUEÑOS, CON MOTORES CONVENCIONALES, PLANEADORES Y GLOBOS

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 Y LUCES

- 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.
- 92.411 Operación con equipamiento inoperativo.

CAPITULO F DISPONIBLE

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.

APENDICES

- APÉNDICE 1** FORMATO SOLICITUD DE ASIGNACIÓN DE CÓDIGO ELT (406)
- APÉNDICE 2** ASIGNACION DE DIRECCIONES DE AERONAVE PARA USO EN SISTEMAS DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y/O VIGILANCIA
- APÉNDICE 3** SUMINISTROS MÉDICOS
- APÉNDICE 4** APROBACIONES ESPECÍFICAS
- APENDICE 5** FORMATO LISTA EQUIPAMIENTO MINIMO (MEL)

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

Condición de una aeronave, motor o hélice, cuando se encuentra conforme a su Certificado de Tipo y en condición de operación 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.

AVIÓN PEQUEÑO

Avión cuyo peso máximo de despegue es 5.700 kg (12.500 lbs) o menos.

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.

CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (CMA)

Organismo técnico nacional aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), para efectuar trabajos de mantenimiento, alteraciones o reparaciones de aeronaves y componentes de aeronaves.

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Documento emitido por la DGAC para certificar que una determinada aeronave se encuentra aeronavegable. A menos que sea revocado, suspendido o se exceda su fecha de expiración, permanece efectivo o válido mientras el mantenimiento de la aeronave sea efectuado conforme a las normas de operación y de mantenimiento aplicables publicadas por la DGAC.

CHALECO SALVAVIDAS

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

COMUNICACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBC).

Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

CONDICIÓN DE OPERACIÓN SEGURA

Condición en que aparentemente se encuentra una aeronave o parte de ésta, si no se le observa desgaste o deterioro más allá de límites aceptables o normales, ni daño u otra anomalía evidente.

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.

ESPECIFICACIÓN DE PERFORMANCE DE COMUNICACIÓN REQUERIDA (RCP).

Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance .

ESPECIFICACIÓN DE PERFORMANCE DE VIGILANCIA REQUERIDA (RSP).

Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

ESTADO DEL AERÓDROMO.

Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

EXPLOTADOR.

La persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

LISTA DE EQUIPAMIENTO MINIMO (MEL).

Documento aprobado por la DGAC, que permite la operación de una determinada aeronave con equipamiento inoperativo, conforme a condiciones específicas al momento de su despacho.

LISTA PATRON DE EQUIPAMIENTO MINIMO (MMEL).

Documento desarrollado por el fabricante de una aeronave en conjunto con los operadores y aprobado/aceptado por la autoridad del país de diseño específicamente para regular la operación continua de un tipo de aeronave con equipos inoperativos. Es una lista de ítems de equipos que pueden estar inoperativos en forma temporal dependiendo de ciertas condiciones y limitaciones pero siempre manteniendo el nivel de seguridad considerado en los estándares del diseño. Si un ítem no aparece en la lista es porque es requerido para el vuelo.

MALETÍN DE VUELO ELECTRÓNICO

Sistema electrónico de información que comprende equipo y aplicaciones y está destinado a la tripulación de vuelo para almacenar, actualizar, presentar visualmente y procesar funciones del EFB para apoyar las operaciones o tareas de vuelo.

NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN).

Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a los aviones que realizan operaciones en una ruta donde se proporcionan servicios de tránsito aéreo (ATS), en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO APROBADA (OMA)

Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), Centro de Mantenimiento Aeronáutico Extranjero (CMAE) o Club Aéreo con capacidad de ejecutar mantenimiento, certificado y habilitado por la DGAC.

PASAJERO

Para fines de esta norma, se entiende por pasajero a aquella persona a bordo de un avión, globo o planeador que no es parte de la tripulación.

PERFORMANCE DE COMUNICACIÓN REQUERIDA (RCP).

Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales para funciones de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) específicas.

PUNTO DE NO RETORNO

Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

SERVICIO DE TRANSITO AEREO (ATS)

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

SISTEMA DE VISIÓN COMBINADO (CVS)

Sistema de presentación de imágenes procedentes de una combinación de sistemas de visión mejorada (EVS) y sistema de visión sintética (SVS)

SISTEMA DE VISIÓN MEJORADA (EVS)

Sistema de presentación en tiempo real de imágenes electrónicas de la escena exterior mediante el uso de sensores de imágenes.

SISTEMA DE VISIÓN SINTÉTICA (SVS)

Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

TIEMPO DE VUELO

- (1) Tiempo que transcurre desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo, o
- (2) Para un planeador sin capacidad de auto propulsarse, es el tiempo que comienza cuando el planeador es tractado con el propósito de volar y que termina cuando el planeador se detiene después de aterrizar.

TIEMPO EN SERVICIO

Con respecto al registro de tiempos para el mantenimiento, significa el periodo de tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave abandona el suelo hasta que esta vuelve a posarse en el punto siguiente de aterrizaje.

VIGILANCIA BASADA EN LA PERFORMANCE (PBS).

Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

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 de uso privado que posean un certificado de aeronavegabilidad estándar:
 - (1) Aviones pequeños propulsados por motores convencionales

- (2) Planeadores; y
- (3) Globos libres tripulados
- (b) Para los fines de esta norma se entiende por operador al explotador de la aeronave.

92.5 AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN.

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad, tiene la facultad de controlar o inspeccionar a las aeronaves, tripulación, a las personas y cosas transportadas a bordo de ellas.
- (b) Los Inspectores serán funcionarios de la DGAC y contarán con una credencial que los identifique como Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad.
- (c) Los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad tendrán respectivamente durante las fiscalizaciones que efectúen, la facultad de:
 - (1) establecer la continuidad o no de un vuelo que no reúna las condiciones exigidas por la Ley o los reglamentos
 - (2) prohibir por justa causa el ejercicio de los privilegios emergentes de una licencia en el caso de observar o sospechar el no cumplimiento de algún requisito que afecte la seguridad operacional e integridad de las personas.
- (d) Los Operadores deberán otorgar facilidades a los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad para que en el cumplimiento de sus funciones tengan acceso a la aeronave, cabina de mando siempre que la operación lo permita, facilidades para verificar las licencias del personal aeronáutico y tengan el derecho de inspeccionar toda la documentación relacionada con las operaciones, tanto a bordo de los aviones como en las dependencias de tierra.
- (e) Frente a situaciones observadas que obliguen la aplicación de la letra (c) anterior, el inspector deberá informar y poner a disposición del jefe del subdepartamento que corresponda, toda evidencia o sospecha de no conformidad que ponga en riesgo la seguridad operacional.

92.7 APROBACIONES ESPECÍFICAS.

El piloto al mando no realizará operaciones para las cuales se requiera una aprobación específica, a menos que dicha aprobación haya sido emitida por el Estado de matrícula. Las aprobaciones específicas seguirán el formato del Apéndice 4 y contendrán por lo menos la información que se enumera en dicho Apéndice.

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 conocer y llevar a bordo de la aeronave la información 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 de una aeronave sujeta a la jurisdicción chilena, deberá presentar un informe sobre dicho acto a la DGAC si este se ha producido en el territorio nacional o a la autoridad local en vuelos en el extranjero considerando una copia para la DGAC.
- (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. Los informes deberán contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del operador.
- (h) En caso de vuelos en el extranjero, el piloto al mando se deberá asegurar que los miembros de la tripulación de vuelo tengan la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas en el territorio sobre el cual están operando, conforme a lo especificado en el reglamento de licencias.
- (i) El operador es responsable de instalar y mantener legibles en la aeronave las marcas de nacionalidad y matrícula, de acuerdo con la normativa vigente.

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

De acuerdo con el reglamento de licencias, no se deberá iniciar o continuar un vuelo si el piloto al mando o algún miembro de la tripulación de vuelo se encuentra incapacitado 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 transporten 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 y operar conforme a las limitaciones y condiciones establecidas en dicho Permiso especial de Vuelo.
- (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.
- (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.

- (8) La organización de mantenimiento haya emitido la correspondiente conformidad de mantenimiento 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.
- (1) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que se intenta realizar.
 - (2) La preparación de un vuelo que suponga alejarse de los alrededores del punto de partida y la de cada vuelo que se atenga a las reglas de vuelo por instrumentos incluirán:
 - (i) un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga; y
 - (ii) la planificación de medidas alternativas en caso de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto debido a las condiciones climatológicas.
 - (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.
 - (4) Procedimientos de aproximación por instrumentos
Los aviones que vuelen de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos observarán los procedimientos de aproximación por instrumentos aprobados por la DGAC o el Estado en que esté situado el aeródromo.
- (c) Condiciones meteorológicas
- (1) No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las VFR, a no ser que los últimos informes meteorológicos o una combinación de los mismos y de los pronósticos indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta por la cual haya de volarse de acuerdo con las VFR, serán de tal índole que, en el momento oportuno, permitan dar cumplimiento a dichas reglas.
 - (2) Un vuelo que haya de efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) no deberá:
 - (i) despegar del aeródromo de salida a no ser que las condiciones meteorológicas, a la hora de su utilización, correspondan o sean superiores a los mínimos de utilización del aeródromo para dicha operación; y
 - (ii) despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo a no ser que en el aeródromo de aterrizaje previsto o en cada aeródromo de alternativa, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo para dicha operación.

- (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 parabrisas, motor, superficie de estabilización o control y en toda toma del sistema estático pitot.

(d) Aeródromo de alternativa

Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), se seleccionará y especificará por lo menos un aeródromo de alternativa de destino en los planes de vuelo, a no ser que:

- (1) la duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo, hasta el aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información adicional pertinente al vuelo, a la hora prevista de utilización, exista certidumbre razonable de que:
 - (i) la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y
 - (ii) a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino haya pistas separadas utilizables, por lo menos una de ellas con procedimiento de aproximación por instrumentos operacional; o
- (2) el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado; y
 - (i) se haya prescrito un procedimiento normalizado de aproximación por instrumentos para el aeródromo de aterrizaje previsto;
 - (ii) se haya determinado un punto de no retorno; y
 - (iii) el vuelo no continuará más allá del punto de no retorno a no ser que la información meteorológica más reciente indique que las siguientes condiciones meteorológicas existirán a la hora prevista de utilización:
 - (A) una altura de base de nubes de por lo menos 300 m (1 000 ft) por encima de la mínima que corresponda al procedimiento de aproximación por instrumentos; y
 - (B) una visibilidad de por lo menos 5,5 km (3 NM) o de 4 km (2NM) más que la mínima correspondiente al procedimiento de aproximación por instrumentos.
- (3) El piloto al mando establecerá mínimos de utilización de aeródromo con arreglo a los criterios especificados por la DGAC, para cada aeródromo que ha de utilizarse en las operaciones. Estos mínimos no serán inferiores a ninguno de los que pueda establecer para dichos aeródromos la DGAC.

(e) Requisito de combustible y aceite.

- (1) No se iniciará ningún vuelo a menos que, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en vuelo, el avión lleve suficiente combustible y aceite para completar el vuelo sin peligro. La cantidad de combustible que ha de llevarse debe permitir:

- (i) cuando el vuelo se realice de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos y no se requiera un aeródromo de alternativa de destino de conformidad con 92.205 (d), o cuando el vuelo se dirige a un aeródromo aislado, volar hasta el aeródromo de aterrizaje previsto y, después, disponer de una reserva de combustible final durante por lo menos 45 minutos a altitud normal de crucero; o
 - (ii) cuando el vuelo se realice de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos y se requiera un aeródromo de alternativa de destino, volar hasta el aeródromo de aterrizaje previsto y luego hasta un aeródromo de alternativa y, después, disponer de una reserva de combustible final durante por lo menos 45 minutos a altitud normal de crucero; o
 - (iii) cuando el vuelo se realice de acuerdo con las VFR para vuelo diurno, volar al aeródromo de aterrizaje previsto y, después, disponer de una reserva de combustible final durante por lo menos 30 minutos a altitud normal de crucero; o
 - (iv) cuando el vuelo se realice de acuerdo con las VFR para vuelo nocturno, volar al aeródromo de aterrizaje previsto y, después, disponer de una reserva de combustible final durante por lo menos 45 minutos a altitud normal de crucero.
- (2) El uso del combustible después del inicio del vuelo para fines distintos de los previstos originalmente durante la planificación previa al vuelo exigirá un nuevo análisis y, si corresponde, ajuste de la operación prevista.
- (3) Gestión del combustible en vuelo.
 - (i) El piloto al mando se asegurará continuamente de que la cantidad de combustible utilizable remanente a bordo no sea inferior a la cantidad de combustible que se requiere para proceder a un aeródromo en el que puede realizarse un aterrizaje seguro con el combustible de reserva final previsto.
 - (ii) El piloto al mando pedirá al ATC información sobre demoras cuando las circunstancias imprevistas puedan dar lugar a un aterrizaje en el aeródromo de destino con menos del combustible de reserva final más el combustible necesario para proceder a un aeródromo de alternativa o el combustible necesario para volar a un aeródromo aislado.
 - (iii) El piloto al mando notificará al ATC una situación de combustible mínimo declarando COMBUSTIBLE MÍNIMO cuando, teniendo la obligación de aterrizar en un aeródromo específico, calcula que cualquier cambio en la autorización existente para ese aeródromo puede dar lugar a un aterrizaje con menos combustible de reserva final previsto.
 - (iv) El piloto al mando declarará una situación de emergencia del combustible mediante la radiodifusión de "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, COMBUSTIBLE", cuando la cantidad de combustible utilizable que, según lo calculado, estaría disponible al aterrizar en el aeródromo más cercano donde puede efectuarse un aterrizaje seguro es inferior a la cantidad de combustible de reserva final previsto.
- (f) Reabastecimiento de combustible.
 - (1) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando.

- (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 carguío 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 sí.
 - (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 carguío 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 de aviación 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.
- (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 se encuentren, que no sean las relacionadas con fenómenos meteorológicos, 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.
- (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.
- (g) Verificar que los miembros de la tripulación de vuelo, se encuentren con su licencia y habilitaciones al día de acuerdo con el reglamento de licencias.

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.
- (e) Una aproximación para el aterrizaje no debería continuarse por debajo de 300 m (1 000 ft) sobre la elevación del aeródromo, a menos que el piloto al mando esté seguro de que, de acuerdo con la información disponible sobre el estado de la pista, la información relativa a la performance del avión indica que puede realizarse un aterrizaje seguro.

CAPITULO E

INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y LUCES

92.401 GENERALIDADES.

- (a) Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, en los aviones se instalarán o llevarán, según sea apropiado, los instrumentos, equipo y luces que se prescriben en los párrafos siguientes, con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo.
- (b) Un avión irá equipado con instrumentos para que la tripulación de vuelo pueda verificar la trayectoria de vuelo del avión, llevar a cabo cualquier maniobra reglamentaria requerida y observar las limitaciones de utilización del avión en las condiciones de utilización previstas.

92.403 INSTRUMENTOS

El operador deberá asegurarse de que antes de despegar, la aeronave posee instalados y operativos los instrumentos y equipos que se prescriben en los párrafos siguientes, de acuerdo con las especificaciones del certificado de tipo aplicable a la aeronave utilizada y conforme con las operaciones previstas de realizar.

- (a) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo visual (VFR).
 - (1) Globos tripulados y planeadores.

De acuerdo con el equipamiento establecido en su certificado de tipo.
 - (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 barométrica
 - (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) Aviones 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 viraje y derrape.
- (c) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

Todas las aeronaves, cuando vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos estarán equipadas con:

 - (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.

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.

- (1) Un avión que haya de operar de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos o durante la noche, irá provisto de dos equipos de comunicaciones independientes que permitan la comunicación constante. Dicho equipo deberá permitir una comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que prescriba la DGAC.
- (2) Cuando el cumplimiento de lo indicado en (1) exige que se proporcione más de una unidad de equipo de comunicaciones, cada unidad será independiente de la otra u otras, hasta el punto de que la falla de una cualquiera no acarreará la falla de ninguna otra.
- (3) Un avión que haya de operar con sujeción a las VFR, pero como vuelo controlado, a menos que lo exima de ello la DGAC, deberá ir provisto de equipo de radio que permita comunicación en ambos sentidos en cualquier momento durante el vuelo, con aquellas estaciones aeronáuticas y en aquellas frecuencias que prescriba la DGAC.
- (4) Un avión que tenga que efectuar un vuelo con respecto al cual se aplican las disposiciones de vuelo sobre zonas designadas, estará equipado, salvo en los casos exceptuados por la autoridad competente, con equipo de radiocomunicaciones que permita la comunicación en ambos sentidos en cualquier momento del vuelo con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que prescriba la DGAC.
- (5) El equipo de radiocomunicaciones requerido de acuerdo con (1) y (4), deberá ser apto para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de emergencia de 121,5 MHz.

- (6) Para operaciones en las que se requiere que el equipo de comunicaciones cumpla una especificación de comunicación basada en la performance (PBC) para la RCP, el avión, además de los requisitos del (1) al (5):
 - (i) estará dotado de equipo de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones RCP prescritas; y
 - (ii) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RCP que se enumeran en el manual de vuelo o en otra documentación del avión aprobada por el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y
 - (iii) cuando el avión opere de acuerdo con una MEL, contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RCP que se incluyen en la MEL.
 - (iv) Respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación RCP para la PBC, el operador establecerá:
 - (A) procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;
 - (B) requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RCP apropiadas;
 - (C) un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y
 - (D) procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RCP.
- (c) Equipos de navegación
 - (1) 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, excepto en caso de que, si no lo excluye la autoridad competente, la navegación en los vuelos que se atengan a las VFR se efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.
 - (2) Operaciones PBN.
 - (i) En operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación basada en la performance [PBN (RNAV / RNP)], el avión deberá, además de los requisitos indicados en (1):
 - (A) estar dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas; y
 - (B) contar con información relativa a las capacidades de especificación de navegación de la aeronave enumeradas en el manual de vuelo o en otra documentación de la aeronave que haya aprobado el Estado de diseño o la DGAC; y
 - (C) contar con la información relativa a las capacidades de especificación de navegación de la aeronave que se incluyen en la MEL.
 - (ii) el piloto al mando:

- (A) Deberá estar en posesión de su habilitación en vuelo por instrumentos (IFR).
 - (B) Deberá mostrar en su bitácora personal de vuelo un registro que demuestre haber recibido la instrucción correspondiente, lo que se informará a la DGAC.
 - (C) Verificará se cumplan los procedimientos de mantenimiento (ICAs) apropiados para mantener la aeronavegabilidad continuada de acuerdo con las especificaciones apropiadas de navegación.
- (iii) Para operaciones con base en especificaciones de navegación con autorización requerida (AR) para PBN, se requerirá autorización especial de la DGAC.
- (3) El avión irá suficientemente provisto de equipo de navegación para asegurar que, en caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para que el avión prosiga de acuerdo con (1) y (2).
- (4) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, el avión dispondrá de equipo de radio que permita recibir las señales que sirvan de guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual. Este equipo permitirá obtener tal guía respecto a cada uno de los aeródromos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y a cualquier aeródromo de alternativa designado.
- (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 distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados para su aeronave.
- (d) Otros equipos
 - (1) Transmisor de localización de emergencia (ELT).
 - (i) Excepto (ii) siguiente, 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 cuya batería cumpla con lo siguiente:
 - (A) Sea reemplazada o recargada
 - (-) Cuando el transmisor haya acumulado más de una (1) hora de operación.
 - (-) Cuando cumpla el 50% de su vida útil o si la batería es recargable cuando se haya cumplido el 50% de su vida útil de carga de acuerdo con lo establecido por el fabricante del transmisor. Este requisito no aplica a aquellas baterías que no son afectadas por períodos de almacenamiento, por ejemplo aquellas activadas por agua.
 - (-) Cuando el CMA durante la inspección y/o prueba de este detecte la necesidad de hacerlo.

- (B) Independiente del tipo de batería que se utilice, recargable o no, estas deben permanecer cargadas de forma que el dispositivo permanezca siempre en condición operativa.
 - (ii) Están exentas del cumplimiento del uso obligatorio del ELT las siguientes aeronaves:
 - (A) Globos; 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) Excepto lo señalado en (ii) 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 TSO-C112.
 - (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 (A) y (B) 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.

- (iv) Toda aeronave que solicite por primera vez su certificado de aeronavegabilidad en Chile el 01 ene 2018 o en fecha posterior, estará equipada con un Transpondedor Modo S.

- (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.

- (4) Aviones equipados con sistemas de aterrizaje automático, visualizadores de "cabeza alta" (HUD) y/o visualizadores equivalentes, sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) o sistemas de visión combinados (CVS).

- (i) Para operar con los equipos señalados, el avión estará equipado con sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes, EVS o CVS, o cualquier combinación de esos sistemas en un sistema híbrido, la DGAC establecerá los criterios para el uso de tales sistemas para la operación segura de los aviones.

- (ii) Para aprobar el uso operacional de sistemas de aterrizajes automáticos, HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS, el operador se asegurará de que:

- (A) el equipo satisface los requisitos apropiados en materia de certificación de la aeronavegabilidad;

- (B) se ha llevado a cabo una evaluación de riesgos de seguridad operacional de las operaciones apoyadas por los sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS;

- (C) se ha establecido y documentado los procedimientos relativos al uso de sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizadores

equivalentes, EVS, SVS o CVS y a los requisitos de instrucción correspondientes.

- (5) Equipo de vigilancia.

Toda aeronave que opere en Chile a partir del 01 ene 2020 o en fecha posterior, estará equipada con un transpondedor Modo S.

92.407 LUCES Y EQUIPAMIENTO

- (a) Luces

Todo operador que opere aviones conforme a la regla de vuelo visual nocturno o IFR, además de las luces indicadas en la DAN 91 "Reglas del Aire", se deberá asegurar que estas estén equipadas con las siguientes luces:

- (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.

Las aeronaves en todos los vuelos deberán estar equipados con:

- (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) Excepto los planeadores quienes mantendrán normas de seguridad equivalentes, los aviones estarán equipados con 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 y cuya instalación y fijación no entorpezca la operación segura de la aeronave o afecte la seguridad de la tripulación y pasajeros. Su ubicación deberá permitir el fácil acceso a ellos a no ser que estos se encuentren a la vista. Si se encuentran almacenados, esta ubicación debe estar señalizada. Al menos uno estará ubicado:
 - (A) en el compartimiento de pilotos; y
 - (B) en cada compartimiento de 6 y hasta 30 pasajeros; y
 - (C) Todo agente extintor que se utilice en los extintores de incendios incorporados en los receptáculos destinados a desechar toallas, papel o residuos en los lavabos de un helicóptero cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 dic 2011 o después y todo agente extintor empleado en los extintores de incendios portátiles de un helicóptero cuyo certificado de aeronavegabilidad individual haya sido expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después, no será de un tipo de los enumerados en el protocolo de Montreal aprobado por el DECRETO SUPREMO (Relaciones Exteriores) N° 238 DEL 08 MAR 1990 (publicado el 28 abr 1990) relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono.
- (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.
- (iv) Un radio transmisor portátil de emergencia, que flote por sí mismo, sea resistente al agua y no dependa del sistema eléctrico de la aeronave, que transmita simultáneamente en las frecuencias de emergencia 121.5 y 406 MHz. Las baterías empleadas deben satisfacer el requisito establecido en 92.405 (d)(1).

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.

92.411 OPERACIÓN CON EQUIPAMIENTO INOPERATIVO.

- (a) Excepto en los casos y con las condiciones que se establecen en los párrafos (b) o (c) de esta sección o párrafo 92.603 (c), se prohíbe despegar un avión con instrumentos, sistemas, luces u otros ítems de equipamiento inoperativos. Para los fines de aplicación de esta sección, se deben considerar también como inoperativos aquellos ítems de equipamiento que teniendo una ubicación en el avión se encuentren desinstalados.
- (b) El piloto al mando de un avión cuyo operador ha sido autorizado a operar de acuerdo a una MEL aprobada por la DGAC para ese explotador y avión específicos, podrá despegar esa aeronave con instrumentos, sistemas, luces u otros ítems de equipamiento inoperativo, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en esa MEL.
- (c) El piloto al mando de un avión no operado de acuerdo al párrafo (b) precedente, podrá despegar esa aeronave con equipos, instrumentos, sistemas, luces u otros ítems de equipamientos inoperativos, si:
 - (1) Ninguno de los ítems que se encuentran inoperativos:
 - (i) Es parte de la certificación de tipo VFR-día, de acuerdo a los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave fue certificada de tipo;
 - (ii) Está indicado como requerido en la Lista de Equipamiento del manual de vuelo;
 - (iii) Está indicado como requerido en la Lista de Equipamiento por Tipo de Operación (KOEL o KOL), del manual de vuelo, para el tipo de operación que se pretende realizar;
 - (iv) Está entre los requeridos por esta norma para efectuar el tipo de operación o de vuelo que se pretende realizar; o
 - (iv) Es requerido que esté operativo por una Directiva de Aeronavegabilidad (AD o DA); y

- (2) Además, cada ítem que se encuentre inoperativo:
 - (i) Es desinstalado de la aeronave, su control en cabina de pilotaje es etiquetado "INOPERATIVO", el espacio que deje en el panel de instrumentos (si es el caso), es cubierto por una placa, y todo este trabajo lo certifica una OMA conforme a la norma DAN 43; o
 - (ii) Es desactivado y etiquetado "INOPERATIVO". Y, si tal desactivación del equipo implica un trabajo de mantenimiento, todo este trabajo lo certifica una OMA conforme a la norma DAN 43; y
- (3) Finalmente, una determinación de que el ítem inoperativo no constituye un peligro para la operación de la aeronave, es hecha por un piloto que tenga la habilitación apropiada para operar la aeronave o por una OMA habilitada para efectuar el mantenimiento de la aeronave.
- (4) Una aeronave con equipamiento inoperativo, pero cumpliendo las condiciones señaladas en el presente párrafo (c) y sus subpárrafos, es considerada por la DGAC como apropiadamente alterada. El piloto al mando es responsable de operarla dentro de las limitaciones que implica no contar con el equipamiento etiquetado "INOPERATIVO".

CAPITULO F
DISPONIBLE

CAPITULO G
MANTENIMIENTO

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

92.601 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR

El operador es el principal responsable de verificar que:

- (a) La aeronave se mantiene en condición aeronavegable.
- (b) El equipo operacional y de emergencia para la operación prevista se encuentre operativo.
- (c) La aeronave sea sometida al mantenimiento obligatorio establecido en este capítulo y, además:
 - (1) Que todo mantenimiento de la aeronave sea efectuado sólo por organizaciones o personas que permite la norma DAN 43; y
 - (2) Que la organización o persona responsable del trabajo de mantenimiento efectuado haya hecho el correspondiente registro en la bitácora de mantenimiento de la aeronave, incluyendo la conformidad de mantenimiento o aprobación para su retorno al servicio.

92.603 MANTENIMIENTO OBLIGATORIO.

- (a) Excepto en el caso prescrito en el párrafo (c) de esta Sección, ninguna persona podrá operar una aeronave si esta no ha sido sometida, dentro de los 12 meses calendario precedentes y de las últimas 100 horas de vuelo, a una inspección anual de acuerdo a la norma DAN 43 y conste la conformidad de mantenimiento por dicha inspección.
- (b) En el periodo entre inspecciones el operador es responsable de que el mantenimiento que se detalla a continuación sea efectuado a su aeronave:
 - (1) Que se cumplan las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por los Estados de Diseño o por la DGAC, que sean aplicables a la aeronave, a sus motores, hélices o equipo instalado;
 - (2) Que se cumplan las Limitaciones de Aeronavegabilidad establecidas por los Estados de Diseño o por la DGAC en las Instrucciones de Aeronavegabilidad Continuada o Manuales de Mantenimiento de la aeronave, de sus motores, hélices o equipo instalado;
 - (3) Que las fallas o discrepancias de mantenimiento que se presenten se solucionen antes del próximo vuelo, o que su solución se difiera (indicando ello por escrito), si no implican la condición no aeronavegable;
 - (4) Que se efectúen las pruebas, inspecciones y demás trabajos de mantenimiento indicados en las secciones 92.609 a la 92.615; y
 - (5) En el caso de que la aeronave se haya involucrado en un accidente o incidente de aviación, que se efectúe el mantenimiento que la DGAC apruebe o acepte para retornar la aeronave al servicio
- (c) Una persona podrá operar una aeronave con algún mantenimiento obligatorio no efectuado o que se encuentre por otra razón no aeronavegable, solo si cuenta con un Permiso Especial de Vuelo (PEV), otorgado por la DGAC.

92.605 REGISTROS DE MANTENIMIENTO

- (a) El operador es responsable de la conservación de registros de mantenimiento de la aeronave según se establece en esta sección.
- (b) Los registros que se señalan a continuación deben conservarse en bitácoras de mantenimiento propias de la aeronave, de cada motor o hélice de esta, según corresponda:
 - (1) El registro de cumplimiento de cada Directiva de Aeronavegabilidad del Estado de Diseño o de la DGAC. Y, si la Directiva considera una acción repetitiva, los datos necesarios para determinar el estatus de cumplimiento de la Directiva;
 - (2) Los registros relacionados con cada ítem afecto a una Limitación de Aeronavegabilidad (inspección, otro mantenimiento o vida límite), incluyendo los datos necesarios para determinar el estatus del ítem respecto a esa Limitación de Aeronavegabilidad;
 - (3) Los registros de cumplimiento de las pruebas, inspecciones y demás trabajos de mantenimiento obligatorios indicados en la presente norma, y los registros correspondientes a todo otro trabajo de mantenimiento efectuado, incluyendo la respectiva conformidad de mantenimiento o aprobación para retorno al servicio que la persona responsable haya emitido; y
 - (4) Cuando corresponda, tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) desde la última revisión general del avión o de sus componentes sujetos a revisión general obligatoria.
- (c) Además de los registros requeridos en bitácora de mantenimiento según el párrafo (b) precedente, los siguientes registros son requeridos en los documentos que se indican:
 - (1) El tiempo total de servicio en horas de vuelo de la aeronave (y cuando sea aplicable, la cantidad total de aterrizajes o ciclos de la misma), en la bitácora de vuelo de la aeronave;
 - (2) El registro de cada alteración mayor o reparación mayor incorporada a la aeronave, o a sus motores, hélices o componentes, en el formulario DGAC 337 o formularios equivalentes de anteriores Estados de Matrícula. Y los documentos con los datos técnicos necesarios para la operación y mantenimiento de la aeronave con dichas alteraciones y reparaciones incorporadas (Certificados de Tipo Suplementarios, Proyectos Técnicos, Suplementos de Manual de Vuelo o de Mantenimiento, o documentos equivalentes).
 - (3) El registro de pesaje real de la aeronave, con sus correspondientes datos actualizados, según lo establece la presente norma. Esto, en los formularios que indica el fabricante de la aeronave u otros apropiados.
 - (4) Si la aeronave está sujeta a la inspección anual establecida en la norma DAN 43, el registro de la última inspección anual de la aeronave, en la Lista de Chequeos entregada por la OMA responsable de haberla efectuado.
- (d) Excepto en los casos señalados en el párrafo (e) de esta sección, los registros indicados en los párrafos (b) y (c) precedentes deberán ser conservados hasta que la aeronave, motor, hélice o componente al que aplique el registro se transfiera a otro operador, o hasta 180 días después de que el ítem haya sido retirado definitivamente del servicio.

- (e) El operador no está obligado a conservar los registros señalados en el párrafo (c) de esta sección, cuando correspondan a:
 - (1) Registros de trabajos de mantenimiento repetitivos, excepto que se trate del correspondiente al último efectuado;
 - (2) Registros de trabajos de mantenimiento incluidos nuevamente en un trabajo de mantenimiento más amplio efectuado con posterioridad; y
 - (3) Registros de mantenimiento de motores, hélices o componentes que ya no se encuentren instalados en la aeronave.

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 PRUEBAS E INSPECCIÓN DE ALTÍMETROS, SISTEMAS DE PRESIÓN ESTÁTICA – PITOT Y SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE REPORTE DE ALTITUD DE PRESIÓN.

No se debe operar una aeronave en condición IFR, excepto:

- (a) Que en los 24 meses precedentes cada sistema de presión estática - pitot, cada altímetro y cada sistema automático de reporte de altitud de presión, haya sido probado, inspeccionado y encontrado conforme por una OMA, en cuanto a los requisitos pertinentes establecidos en los Apéndices B y C de la DAN 43;
- (b) Que se haya probado e inspeccionado nuevamente el sistema de presión estática - pitot, por parte de una OMA y conforme al Apéndice B de la norma DAN 43, en caso de que dicho sistema se haya por algún motivo abierto y cerrado (excepto que ello haya sido a través de su sistema de drenaje o de válvulas de presión estática alterna); y
- (c) Que la altura a la cual se opere la aeronave no exceda la altura máxima a la cual han sido probados todos los altímetros y sistemas automáticos de reporte de altitud de la aeronave.

92.611 PRUEBAS E INSPECCIÓN DE TRANSPONDEDOR DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (ATC TRANSPONDER).

No se debe hacer uso de un ATC Transponder, excepto:

- (a) Que en los 24 meses precedentes, el ATC Transponder haya sido probado, inspeccionado y encontrado conforme por una OMA, en cuanto a los requisitos establecidos en el Apéndice C, de la norma DAN 43; y
- (b) Que, en caso que se haya efectuado la instalación del ATC Transponder o se le haya efectuado un mantenimiento donde podría haberse introducido errores de correspondencia de datos, después de tal trabajo el sistema integral haya sido probado, inspeccionado y encontrado conforme por una OMA, en cuanto a los requisitos pertinentes establecidos en el Apéndice B, de la norma DAN 43.

92.613 PRUEBAS E INSPECCIÓN DE TRANSMISOR LOCALIZADOR DE EMERGENCIA (ELT).

Excepto que se trate de una operación para la cual el ELT no es requerido según se establece en la Sección 92.405 de esta norma, no se debe operar una aeronave, a menos que, dentro de

DAN 92 VOL. I

los 12 meses calendario precedentes, su sistema de ELT haya sido probado, inspeccionado y encontrado conforme por una OMA, en cuanto a:

- (a) Su instalación, por condición y seguridad;
- (b) Su batería, por fecha de expiración y condición;
- (c) Los controles del sistema en cabina, los del propio ELT y su sensor de impacto, por condición y operación;
- (d) La presencia de suficiente señal irradiada por la antena; y
- (e) La codificación emitida por el ELT.

92.615 PESO Y BALANCE

- (a) No se debe operar un avión o un planeador, a menos que los datos actualizados de peso vacío y correspondiente posición del centro de gravedad estén disponibles a bordo y con la respectiva lista de equipamiento asociada.
- (b) Los datos actualizados requeridos según el párrafo precedente, deben ser, según corresponda:
 - (1) Los del último informe de pesaje real de la aeronave, o
 - (2) Los resultantes de sucesivas correcciones de ese último informe de pesaje real, que se hayan efectuado por cálculo y conforme a la norma DAN 43, con motivo de reparaciones, alteraciones, o instalaciones o remociones de equipamiento.
- (c) El último informe de pesaje real no puede tener más de 10 años de antigüedad.

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 asegurarse de que antes del despegue se encuentre a bordo de la aeronave el manual de vuelo vigente (incluido los correspondientes suplementos) para la operación de la aeronave, correspondiente al modelo, tipo y número de serie de la aeronave.

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) A bordo de la aeronave se llevarán los siguientes documentos:
 - (1) Licencias y habilitaciones de la tripulación.
 - (2) Certificado de aeronavegabilidad.
 - (3) Certificado de matrícula.
 - (4) Bitácora de vuelo (flight log) en la que el piloto al mando certificará con su firma la ejecución del pre-vuelo y completará los datos requeridos.
 - (5) Manual de vuelo vigente correspondiente a la aeronave y suplementos cuando corresponda.
 - (6) Certificado de Estación de Radio, tratándose de operaciones internacionales.
 - (7) Publicaciones y Cartas Aeronáuticas actualizadas para la ruta del vuelo propuesto para condiciones VFR y/o IFR según corresponda.
 - (8) Certificado de homologación de ruido para vuelos internacionales.
 - (9) Los procedimientos y señales prescritos para el caso aviones interceptados e interceptores.
 - (10) cualquier aprobación específica emitida por la DGAC o estado de matrícula, si corresponde, para la operación u operaciones que se realizarán.
- (b) Maletines de vuelo electrónicos (EFB).
 - (1) Previo a la utilización a bordo de EFB portátiles, el operador deberá asegurarse de que no afectan a la actuación de los sistemas y equipo del avión o a la capacidad de operar el mismo.
 - (2) Cuando se utilizan EFB a bordo del avión el operador deberá:
 - (i) evaluar los riesgos de seguridad operacional relacionados con cada

función EFB.

- (ii) establecer y documentar los procedimientos de uso y los requisitos de instrucción correspondientes al dispositivo y a cada función EFB; y
- (iii) asegurarse de que, en caso de falla del EFB, la tripulación de vuelo dispone rápidamente de información suficiente para que el vuelo se realice en forma segura.

(3) Aprobación Operacional.

Previo a la aprobación por parte de la DGAC del uso del EFB, el operador habrá demostrado que:

- (i) el equipo EFB y su soporte físico de instalación conexo, incluyendo la instalación con los sistemas del avión si corresponde, satisfacen los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad apropiados;
- (ii) ha evaluado los riesgos de seguridad relacionados con las operaciones apoyadas por las funciones EFB;
- (iii) ha establecido requisitos para la redundancia de la información (si corresponde) contenidos en las funciones EFB y presentados por las mismas;
- (iv) ha establecido y documentado procedimientos para la gestión de las funciones EFB incluyendo cualquier base de datos que pueda utilizarse; y
- (v) ha establecido y documentado los procedimientos relativos al uso del EFB y de las funciones de dicho dispositivo y a los requisitos de instrucción correspondientes.

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.

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

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 : (Postal y correo electrónico)
 Teléfono : (celular y fijo)
 Otros contactos emergencia : (Nº teléfono otras dos personas)
 Información emergencia : (Teléfono / correo –e distintos a los anteriores)
 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.

- (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.

- (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 del helicóptero.....

Modelo del helicóptero.....

Serie del helicóptero.....

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

APROBACIONES ESPECÍFICAS PARA LA AVIACIÓN NO COMERCIAL

APROBACIÓN ESPECÍFICA				
AUTORIDAD EXPEDIDORA e INFORMACIÓN DE CONTACTO				
Autoridad expedidora ¹ : _____ Domicilio: _____ Firma: _____ Fecha ² : _____ Teléfono: _____ Fax: _____ Correo-e: _____				
PROPIETARIO/EXPLOTADOR				
Nombre ³ : _____ Domicilio : _____ Teléfono : _____ Fax: _____ Correo-e : _____				
Modelo de aeronave y marcas de matrícula ⁴ :				
APROBACIÓN ESPECÍFICA	SÍ	NO	DESCRIPCIÓN ⁵	COMENTARIOS
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	☐	☐	CAT ⁶ : _____ RVR: _____ m DH: _____ ft	
Despegue	☐	☐	RVR ⁷ : _____ m	
Créditos operacionales ⁸	N/A	N/A		
RVSM	☐	☐		
Especificaciones de navegación AR para operaciones PBN	☐	☐	9	
Otros ¹⁰	☐	☐		

Notas.—

1. *El nombre y la información de contacto de la autoridad de aviación civil, incluido el código telefónico del país y el correo electrónico de haberlo.*
2. *Fecha de expedición de la aprobación específica (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad.*
3. *Nombre y domicilio del propietario o explotador.*
4. *Insértese la marca, modelo y serie del avión, o la serie maestra si se le designó. La taxonomía CAST/OACI está disponible en: <http://www.intlaviationstandards.org/>.*
5. *Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
6. *Insértese la categoría de la operación de aproximación por instrumentos que corresponda (CAT II, IIIA, IIIB o IIIC).*
Insértense la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.
7. *Insértese la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
8. *Lista de las capacidades de a bordo (es decir, aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.*
9. *Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación AR para PBN (p. ej., RNP AR APCH), con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".*
10. *Aquí pueden anotarse otras aprobaciones específicas o datos utilizando una línea (o un bloque de varias líneas) por aprobación (p. ej., aprobación específica para operaciones de aproximación, MNPS).*

APÉNDICE 5

FORMATO LISTA EQUIPAMIENTO MINIMO (MEL)

El MEL propuesto deberá respetar el formato del MMEL en que está basado, incluyendo a lo menos las siguientes secciones:

a) **Cubierta:**

El MEL debe contar con una cubierta en donde se identifique al Operador, la(s) aeronave(s) a la(s) que aplica, fecha y número de revisión que corresponde y la revisión del MMEL empleada.

b) **Tabla de contenidos:**

Debe incorporar un índice con el contenido del MEL con la correspondiente identificación de páginas

c) **Tabla de Revisiones:**

Esta tabla debe contener un registro histórico de las revisiones a que ha sido sometido el MEL, indicando número, fecha y responsable de cada revisión así como la identificación de las páginas que han sido revisadas.

d) **Preámbulo y Definiciones:**

Con el fin de facilitar el uso, buen entendimiento de la aplicación y alcances del MEL y responsabilidades del operador, se deben reproducir los contenidos de las secciones Preámbulo y Definiciones, o capítulos similares del MMEL, realizando las adaptaciones necesarias en lo relativo a la identificación de la normativa nacional pertinente, agregando además, si el operador lo estima necesario, cualquier instrucción o procedimientos que permita un correcto y eficiente uso de este documento por parte del personal técnico responsable del despacho de la aeronave y las tripulaciones de vuelo.

e) **Control de páginas efectivas:**

En esta sección se debe indicar cada una de las páginas que componen el MEL, identificando para cada una de ellas, la revisión y fecha a la que corresponden.

f) **Descripción de los cambios:**

Si corresponde, esta sección debe contener un detalle del motivo de cada uno de los cambios incorporados en la revisión propuesta al MEL.