



DAN 92
Vol I

CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

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

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

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION NORMAS

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

EXENTA N° 0636/

SANTIAGO, 11 OCT. 2013

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente:

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

VISTOS:

- a) El Código Aeronáutico.
- b) La Ley 16752, Orgánica de la DGAC.
- c) El Reglamento DAR 06 Volumen III "Operación de Aeronaves-Aviación General".
- d) El reglamento DAR 43 "Mantenimiento".
- e) Lo propuesto por la Sección Normas en su Nota de Estudio (SN) 15-2011.

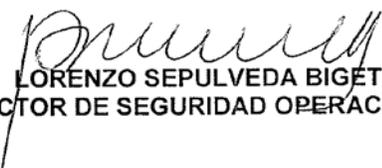
CONSIDERANDO:

- a) La necesidad de normar para la orientación de los operadores no comerciales respecto a lo indicado en el Decreto Supremo N° 52 del año 2002, que aprueba el Reglamento DAR 06 " Operación de Aeronaves" incluido su Volumen III "Aviación General".
- b) Las nuevas disposiciones reglamentarias establecidas en el Decreto Supremo N° 43 del año 2010 que aprobó el DAR 43 "Mantenimiento" y las enmiendas aprobadas a la normativa técnica DAN 43 "Mantenimiento".
- c) La Resolución Exenta N° 1172 del 19 oct 2011 que derogó la DAN 91 Vol. II "Reglas de Vuelo y de Operación de Aviación General".

RESUELVO:

Apruébese, la DAN 92 Volumen I "Regla de Operación para operaciones No Comerciales-Aeronaves con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros." (FDO) JAIME ALARCON PEREZ, GENERAL DE AVIACION, DIRECTOR GENERAL.

Lo que se transcribe para su conocimiento:


LORENZO SEPULVEDA BIGET
DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL

DISTRIBUCION:

DSO-SDTP
DSO-SDA
DSO-SDO
DSO-SDLIC
DSO-TRANSPARENCIA
DSO-S.NORMAS
DSO-ARCHIVO

**DAN 92
REGLA DE OPERACIÓN PARA OPERACIONES NO COMERCIALES**

**VOLUMEN I
AERONAVES CON MOTORES CONVENCIONALES Y HASTA 19 ASIENTOS DE
PASAJEROS**

CAPÍTULO A GENERALIDADES

- 92.1 Definiciones
- 92.3 Aplicación
- 92.5 Autoridad de fiscalización

CAPÍTULO B REGLAS GENERALES DE OPERACION.

- 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

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO D LIMITACIONES DE UTILIZACION DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

- 92.301 Generalidades

CAPÍTULO E INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y EQUIPAMIENTO

- 92.401 Generalidades
- 92.403 Instrumentos
- 92.405 Equipos
- 92.407 Luces y equipamiento
- 92.409 Para todas las aeronaves que realicen operaciones de vuelo sobre zonas terrestres designadas.

CAPÍTULO F NORMAS DE ATENUACION Y HOMOLOGACION EN CUANTO AL RUIDO

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

CAPÍTULO G MANTENIMIENTO

- 92.601 Responsabilidad del operador
- 92.603 Inspección de la aeronave
- 92.605 Control del mantenimiento
- 92.607 Registros de mantenimiento
- 92.609 Transferencia de registros de mantenimiento
- 92.611 Otras Inspecciones

CAPÍTULO H TRIPULACION DE VUELO

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

CAPÍTULO I MANUALES, DOCUMENTACION, 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.

DAN 92

92.807 Registros del equipo de emergencia y supervivencia de a bordo.

APENDICES.

- APENDICE 1** Solicitud de asignación de Código ELT
- APENDICE 2** Solicitud de asignación de Código Transpondedor
- APENDICE 3** Suministros médicos
- APENDICE 4** Calendario de inspecciones por corrosión, fatiga y sobrecarga

CAPITULO A GENERALIDADES

92.1 Definiciones

AERÓDROMO AISLADO

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

AERONAVEGABLE

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

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR)

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

CARRERA DE DESPEGUE

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

CHALECO SALVAVIDAS

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

DISTANCIA DE ATERRIZAJE

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

DISTANCIA DE DESPEGUE

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

INSPECCION ANUAL

Inspección completa de la aeronave conforme lo establece el Manual de Mantenimiento de la aeronave o la DAN 43 si no se cuenta con Manual de Mantenimiento

OPERACIÓN SEGURA

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

PASAJERO

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

VUELO PROLONGADO SOBRE EL AGUA

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

DAN 92

92.3 **Aplicación.**

(a) Esta norma aplica a los operadores de las siguientes aeronaves de matrícula nacional y extranjera que realicen operaciones aéreas no comerciales en Chile:

- (1) aviones propulsados por motores convencionales con una capacidad de hasta 19 asientos de pasajeros según su certificado de tipo.
- (2) A los planeadores y globos libres tripulados

(b) Para los fines de esta norma se entiende por operador al explotador de la aeronave.

(c) Esta norma no aplica a los helicópteros, aviones experimentales construidos por aficionados y ultralivianos.

92.5 **Autoridad de fiscalización.**

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de los Inspectores de Operaciones e Inspectores de Aeronavegabilidad, fiscalizarán en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos de esta norma.

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 del avión, 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 del avión 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) Si la aeronave sufre daños bajo cualquier circunstancia, el piloto al mando deberá informarlo a la DGAC para que esta decida si los daños afectan las condiciones de aeronavegabilidad.
- (f) El piloto al mando deberá llevar a bordo de la aeronave la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento sobre las áreas en que opere conforme se establece en el DAR 12 "Servicio de búsqueda y salvamento (SAR)".
- (g) Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando deberá presentar un informe sobre dicho acto a la Autoridad aeronáutica local, considerando una copia para la DGAC.
- (h) El operador deberá informar a la DGAC cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o pueda poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él. Los informes deberán contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del operador.
- (i) El titular de una licencia de piloto con la habilitación respectiva podrá efectuar las tareas de mantenimiento establecidas en el Apéndice "F" de la DAN 43, a cualquier aeronave de su propiedad u operada por él con fines no comerciales, con una capacidad de 19 o menos asientos de pasajeros según certificado de tipo, propulsada por motor convencional siempre y cuando el titular de la licencia de piloto acredite ante la DGAC los conocimientos técnicos de mantenimiento aceptables, indicados en normas y procedimientos.
- (j) El titular de una licencia de piloto privado o superior, utilizando las aeronaves indicadas en (j) anterior, podrá además de lo señalado, ejecutar las siguientes tareas de mantenimiento cuando se encuentre operando mas allá del área de vuelo local con referencia al CMA que lo atiende:

DAN 92

- (1) Aplicar Directivas de Aeronavegabilidad, en la medida que dichas Directivas así lo autoricen y en las condiciones que se establezcan para ello, siempre y cuando el pueda demostrar que ha sido instruido y entrenado específicamente en su aplicación.
- (2) Podrá efectuar aquellas tareas de mantenimiento que los manuales establezcan específicamente que pueden ser ejecutadas por un piloto, cuando acredite ante la DGAC que ha sido capacitado y entrenado para tal efecto y haya sido evaluado por la DGAC en las materias que correspondan, demostrando que posee los conocimientos técnicos aceptables para ejecutar dichas tareas.

92.103 Transporte de mercancías peligrosas.

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

92.105 Uso de sustancias psicoactivas y consumo de alcohol

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

CAPITULO C OPERACIONES DE VUELO

92.201 Servicios e instalaciones de vuelo.

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

92.203 Operaciones.

(a) Instrucciones para las operaciones-Generalidades

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

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

(b) Instrucción a los Pasajeros.

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

(d) Listas de verificación.

El piloto al mando deberá utilizar las listas de verificación durante todas las fases del vuelo y las que correspondan, en caso de emergencia, a fin de garantizar que se cumplan los procedimientos operacionales establecidos para dicha aeronave.

DAN 92

- (e) Altitudes mínimas de vuelo.
El piloto al mando deberá utilizar para sus vuelos, las altitudes mínimas establecidas por la DGAC o por el Estado sobre el cual sobrevuele
- (f) Utilización a bordo de dispositivos electrónicos portátiles.
El piloto al mando no permitirá la utilización a bordo de dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencias en los sistemas de navegación y comunicaciones de la aeronave.
Esta disposición no se aplicará a los siguientes dispositivos
- (1) Grabadoras de voz portátiles;
 - (2) Audífonos (Ayudas a la audición);
 - (3) Marcapasos;
 - (4) Afeitadoras eléctricas; y
 - (5) Cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el piloto al mando determine que no causará interferencias con los sistemas de navegación o de comunicaciones de la aeronave en la cual serán utilizados.
- (g) Permiso especial de vuelo.
- (1) En aquellos casos en que un operador requiera efectuar un vuelo con una aeronave que no cumpla la totalidad de las condiciones de aeronavegabilidad aplicables establecidas en el certificado de tipo, deberá solicitar a la DGAC un Certificado de Aeronavegabilidad Especial.
 - (2) El piloto al mando debe estar en conocimiento de que los permisos especiales de vuelo no son válidos en espacio aéreo extranjero, a menos que estos sean comunicados y aceptados por los Estados en que sobrevuele la aeronave.
- (h) Operaciones en aviones monomotor
El piloto al mando podrá efectuar una operación IFR en un avión monomotor solo en condiciones meteorológicas visuales (VMC). No obstante lo anterior podrá:
- (1) Operar en condiciones IMC al aproximar a un aeródromo que se encuentre bajo condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) respetando los mínimos establecidos para esta aproximación.
 - (2) Despegar desde un aeródromo si durante la fase de despegue se hace necesario realizar la salida instrumental, esta se efectuará respetando los mínimos meteorológicos establecidos, continuando luego su vuelo en condiciones VMC.
 - (3) Tanto para las condiciones (A) y (B) las operaciones de salida y aproximación en condiciones IMC deben evitar las áreas de formación de hielo.

92.205 Preparación de los vuelos.

- (a) El piloto al mando no iniciará el vuelo a menos que:
- (1) La aeronave se encuentre en condiciones seguras para operar, esté debidamente matriculada y que los certificados respectivos (aeronavegabilidad y matrícula) estén vigentes y se llevan a bordo.
 - (2) Los instrumentos y los equipos instalados en la aeronave sean los apropiados, para la operación a realizar.
 - (3) Se haya cumplido con el mantenimiento necesario de conformidad con lo señalado en el Capítulo G de este volumen.

- (4) El peso y balance cumpla con lo establecido en el manual de vuelo y sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- (5) La carga transportada esté debidamente distribuida e inmovilizada.
- (6) Durante la planificación, se asegure de no exceder las limitaciones de operación del avión que figuran en el Manual de Vuelo.
- (7) Utilice los mínimos establecidos por la DGAC.
- (8) El equipo de emergencia y supervivencia requerido según el tipo de operación esté a bordo.
- (9) Se haya emitido la correspondiente certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de la aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento.
- (10) Se ha cumplido con lo establecido en los requisitos relativos al planeamiento operacional del vuelo.

(b) Planificación operacional del vuelo.

Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando deberá:

- (1) Familiarizarse con todos los informes y pronósticos meteorológicos actualizados que se disponga;
- (2) Cuando no se trate de un vuelo local y para cada vuelo VFR o IFR, incluirá en la planificación las medidas alternativas en caso de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto debido a las condiciones meteorológicas u otras contingencias
- (3) Para cada despegue, hacer uso de la información disponible en su manual de vuelo respecto a las limitaciones de performance de su aeronave con todos los motores en funcionamiento. Se deberá considerar en la planificación las distancias de despegue y aterrizaje contenido en el manual, así como cualquier otra información relativa a la altura del aeródromo, pendiente y características de la pista, peso bruto del avión, viento y temperatura.

(c) Condiciones meteorológicas

- (1) No se deberá iniciar un vuelo VFR, a no ser que los informes y pronósticos meteorológicos indiquen que las condiciones a lo largo de la ruta permitan el cumplimiento de estas reglas.
- (2) Solo se podrá iniciar un vuelo IFR, cuando la información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, las condiciones en el aeródromo de aterrizaje previsto o en al menos un aeródromo de alternativa de destino, serán iguales o superiores a los mínimos de utilización del aeródromo.
- (3) Cuando se opere en zonas conocidas o previstas de formación de hielo u otro contaminante que se pueda acumular en alguna parte del avión en tierra, estos se deberán eliminar antes de iniciar el vuelo a fin de mantener el avión en condiciones seguras de operación.
- (4) Solo se podrá iniciar un vuelo en condiciones de engelamiento conocidas o previstas, si el avión está certificado y equipado para volar en esas condiciones.
- (5) Los aviones que vuelen en circunstancias para las que se haya notificado que existe o que se prevé formación de hielo, deberán estar equipados con dispositivos antihielo o de deshielo en cada parabrisa, motor, superficie de estabilización o control y en toda toma del sistema estático pitot.

DAN 92

- (d) Aeródromo de alternativa
Para vuelos VFR e IFR
- (1) Se deberá considerar por lo menos un aeródromo de alternativa de destino.
 - (2) Cuando el aeródromo de aterrizaje previsto se considere como aislado, se deberá considerar volver al aeródromo de salida
- (e) Reserva de combustible y aceite.
- (1) Se podrá iniciar un vuelo solo si la aeronave lleva suficiente combustible y aceite para completar el vuelo sin peligro, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y cualquier atraso que se prevea.
 - (2) La cantidad de combustible que ha de llevarse debe permitir que:
 - (i) Para vuelos VFR
 - (A) Cuando el vuelo sea VFR, volar al aeródromo de destino previsto más 30 minutos a altitud normal de crucero.
 - (B) Cuando el vuelo sea visual nocturno, volar al aeródromo de destino y, después, durante por lo menos 45 minutos a altitud normal de crucero.
 - (ii) cuando el vuelo sea IFR:
 - (A) volar desde el aeródromo de salida al de destino incluyendo combustible para:
 - (-) Rodaje, despegue, ascenso, crucero, descenso y aproximación.
 - (-) Rehusada, ascenso, vuelo hasta el aeródromo de alternativa más 45 minutos de espera.
 - (-) Combustible de contingencia (5% del combustible total del trayecto) según las condiciones de vuelo esperadas.
 - (B) si el aeródromo de destino se considera aislado, volar al aeródromo de destino y en caso de no ser posible el aterrizaje contar con el combustible necesario para regresar al aeródromo de salida, con la reserva necesaria para efectuar un procedimiento instrumental en dicho aeródromo en caso de que este sea requerido.
- (f) Reabastecimiento de combustible.
- (1) No se deberá reabastecer de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando a menos que esté presente el piloto al mando u otra persona calificada, listos para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.
 - (2) Para los efectos de esta norma el reabastecimiento, la distribución y el almacenamiento de combustibles en zonas rurales destinadas al consumo propio, deben ceñirse a lo establecido por el Reglamento de Seguridad para las Instalaciones y Operaciones de Producción y Refinación, Transporte, Almacenamiento, Distribución y Abastecimiento de Combustibles Líquidos.
 - (3) En aeródromos.
Como norma general, el carguio de combustible deberá ceñirse a las siguientes normas de seguridad básicas:
 - (i) El reabastecimiento de combustible deberá efectuarse al aire libre.

- (ii) Durante el proceso de reabastecimiento deberán considerarse los siguientes aspectos:
 - (A) Previo al inicio del reabastecimiento, se establecerá una zona de seguridad de 15 metros, medidos desde el centro de la boca de llenado. Al interior de la zona demarcada, solo podrá acceder el personal involucrado en la operación de reabastecimiento y la tripulación de vuelo.
 - (B) Tanto el avión como el dispositivo abastecedor deben estar conectados a tierra entre si.
 - (C) Durante el proceso de reabastecimiento o carguío, todo dispositivo electrónico deberá mantenerse apagado.
 - (D) Durante el procedimiento de carguío de combustible, tanto en un lugar cercano a la boca de carguío como del estanque proveedor y al alcance del personal que ejecuta la maniobra, deberá considerarse respectivamente contar con un extintor apropiado al tipo de fuego posible.
 - (E) Queda estrictamente prohibido fumar, encender fósforos, encendedores o cualquier otra fuente que pudiera generar chispas o llamas abiertas mientras se realiza el carguío de combustible.
- (4) En lugares distintos a aeródromos.
Tales como propiedades particulares, lugares aislados, pistas eventuales etc., se deberán considerar los siguientes aspectos:
 - (i) Traslado y almacenamiento de combustible.
 - (A) El traslado terrestre y almacenamiento de combustibles debe efectuarse en conformidad a lo establecido por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo en su “Reglamento de Seguridad para las instalaciones y Operaciones de Producción y Refinación, Transporte, Almacenamiento, Distribución y Abastecimiento de Combustibles Líquidos”.
 - (B) El traslado aéreo de combustible debe efectuarse de acuerdo a las disposiciones establecidas en el DAR 18 “Transporte sin Riesgos de Mercancías peligrosas por Vía Aérea”.
- (5) Reabastecimiento de combustible.
 - (i) 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.
 - (ii) 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.
 - (iii) Mientras se realiza el carguío, todo dispositivo electrónico deberá mantenerse apagado, incluyendo pero no limitado a teléfonos celulares.

- (iv) Queda estrictamente prohibido fumar, encender fósforos, encendedores o cualquier otra fuente que pudiera generar chispas o llamas abiertas mientras se realiza el carguio de combustible.
- (v) Si se utilizan bidones metálicos durante el proceso de carguio, en forma previa al inicio de transferencia de combustible, deben equipararse los potenciales eléctricos entre el medio de trasvasije y la aeronave. Para lograr equiparar los potenciales eléctricos si no es posible establecer conexiones a tierra, se debe eliminar toda posibilidad de electricidad estática, poniendo en contacto con la estructura del avión (en un lugar alejado de la boca de llenado) el borde metálico del dispositivo de llenado y posteriormente manteniendo el mismo dispositivo en contacto permanente con la estructura de la boca de llenado durante todo el proceso de carguio de combustible.

(g) Provisión de Oxígeno

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

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

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

(h) Uso de Oxígeno

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que realicen operaciones a altitudes a las que la falta de oxígeno podría provocar una disminución de sus facultades, deberán utilizar continuamente oxígeno respirable de manera de no afectar la seguridad del vuelo.

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) Se podrá continuar una aproximación por instrumentos más allá del punto de referencia de la radiobaliza exterior en el caso de aproximaciones de precisión, o por debajo de 300 m (1 000 ft) sobre el aeródromo en el caso de aproximaciones que no son de precisión, si la visibilidad notificada o el RVR de la zona de toma de contacto esté por encima del mínimo especificado.
 - (4) Si, después de sobrepasar la radiobaliza exterior, o punto de referencia equivalente, o después de descender por debajo de 300 m (1 000 ft) sobre la pista, la visibilidad notificada o el RVR de control es inferior al mínimo especificado, se puede continuar la aproximación hasta DA/H o MDA/H. La aproximación se podrá continuar hasta un punto donde no se infrinjan los mínimos de utilización de aeródromo.
- (b) Reporte de pilotos durante el vuelo.
- (1) Si durante el vuelo se encuentren condiciones meteorológicas que pudieran afectar a la seguridad de otras aeronaves, el piloto al mando deberá notificarlas lo antes posible a las dependencias ATS respectivas
 - (2) Condiciones de vuelo peligrosas.
Las condiciones de vuelo peligrosas, que no sean las relacionadas con fenómenos meteorológicos, que se encuentren en ruta deberán ser notificadas por el piloto al mando a las dependencias ATS respectivas lo antes posible. Los informes emitidos deberán dar los detalles que puedan ser pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.
- (c) Obligaciones de la tripulación durante el vuelo
- (1) Despegue, aterrizaje y en ruta.
Todos los miembros de la tripulación durante el vuelo deberán permanecer en sus puestos a menos que su ausencia sea necesaria para desempeñar cometidos relacionados con la utilización de la aeronave o por necesidades fisiológicas
 - (2) Cinturones de seguridad.
Todos los miembros de la tripulación de vuelo mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.
 - (3) Arnés de seguridad.
Cuando se disponga de arneses de seguridad, el miembro de la tripulación que ocupe el asiento de piloto deberá mantener abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje. Todo otro miembro de la tripulación deberá mantener abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes le impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado. El arnés de seguridad incluye tirantes y un cinturón que pueden usarse separadamente.

92.209 Funciones y responsabilidades del piloto al mando.

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

DAN 92

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

92.211 EQUIPAJE DE MANO.

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

CAPITULO D

LIMITACIONES DE UTILIZACION DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

92.301 Generalidades

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

CAPITULO E
INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y EQUIPAMIENTO

92.401 Generalidades.

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

92.403 INSTRUMENTOS

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

- (a) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo visual (VFR).
- (1) Globos tripulados.
 - (i) Baroaltímetro de precisión.
 - (ii) Indicador de velocidad vertical.
 - (iii) Indicador de temperatura de envolvente.
 - (iv) Indicador de cantidad de combustible
 - (2) Para realizar este tipo de operación, la aeronave excepto los globos deberá estar equipadas con medios que le permitan medir y exhibir:
 - (i) el rumbo magnético
 - (ii) la altitud de presión
 - (iii) la velocidad indicada.
 - (iv) Llevarán a bordo o estarán equipadas con medios que les permitan medir y exhibir el tiempo en horas, minutos y segundos.
 - (v) la cantidad de combustible por cada estanque
 - (vi) la posición del tren de aterrizaje si este es retráctil
 - (vii) 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)
 - (3) Los vuelos VFR que se realicen como vuelos controlados deberán estar equipados de conformidad con letra (c) siguiente.
- (b) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo visual nocturno.
- Además de los instrumentos básicos especificados para volar bajo reglas de vuelo VFR deben contar con los siguientes instrumentos y con las luces que se indican en 92.407(a):
- (1) Indicador giroscópico de razón de viraje o equivalente
 - (2) Indicador de deslizamiento y derrape.
- (c) Aeronaves que operen conforme a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- (1) Los instrumentos y equipos básicos especificados para volar bajo reglas de vuelo VFR.

- (2) Indicador giroscópico de razón de viraje si no cumple con (3)
- (3) Indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial) por cada piloto requerido y un indicador de actitud de vuelo adicional
- (4) Indicador de rumbo (giróscopo direccional)
- (5) Variómetro;
- (6) Indicador de temperatura de aire exterior
- (7) Indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo;
- (8) Fuente alterna de presión estática
- (9) Indicador de calefacción al sistema estático pitot
- (10) Reloj instalado en la aeronave con indicación de hora, minutos y segundos con un segundo indicador de tiempo transcurrido o de indicación digital.

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

92.405 EQUIPOS

(a) BÁSICOS

- (1) Medios para comprobar si es adecuada la energía que acciona los instrumentos giroscópicos
- (2) De estar la aeronave equipada con una fuente de energía auxiliar esta entrará en funcionamiento en forma automática en caso de falla total del sistema principal generador de electricidad y en el tablero de instrumentos deberá haber una indicación clara de que el indicador de actitud de vuelo funciona con la energía auxiliar.

(b) EQUIPOS DE COMUNICACIONES.

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

- (1) Aeronaves que operen bajo las reglas de vuelo VFR,
 - (i) Deberán contar con un sistema de comunicaciones que permita comunicación en ambos sentidos en el modo y frecuencia asignado al espacio aéreo en que está operando.
 - (ii) Aquellas aeronaves que operen bajo las reglas de vuelo VFR, al sur del área terminal (TMA) de Puerto Montt, deberán dar cumplimiento estricto a las disposiciones establecidas en la DAN 91 Reglas del Aire, relativas a notificaciones y expiración del Plan de Vuelo, para cuyo efecto si se proponen cancelar su Plan de Vuelo en una pista o lugar remoto, en que no existan comunicaciones, deberán disponer de un medio propio de enlace de comunicación.
- (2) Aeronaves que operen bajo reglas de vuelo IFR o VFR nocturno.

Irá provisto de equipo de radiocomunicaciones. Este equipo deberá permitir una comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que establezca la DGAC.

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

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

(c) EQUIPOS DE NAVEGACIÓN

En las operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación basada en la performance, el avión deberá, además de estar autorizado por la DGAC para realizar dichas operaciones, estar dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas. 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.

- (1) Vuelos VFR.
No requiere de equipos cuando el vuelo que se atenga a las reglas de vuelo visual se efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.
- (2) Vuelos IFR
- (i) Todo operador que desee emplear una aeronave bajo reglas de vuelo IFR, deberá contar con un equipo de navegación que cumpla los requisitos de los servicios de tránsito aéreo en las áreas de operación.
 - (ii) La aeronave deberá ir provista de equipos de navegación para asegurar que, en caso de falla del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para que la aeronave prosiga de acuerdo al plan de vuelo operacional.
- (3) Durante la navegación en ruta bajo condiciones de vuelo IFR, se podrá utilizar el GPS sólo si dicho equipamiento y su operación están descritos en el Manual de Vuelo aprobado de la aeronave.
- (4) Solo se podrá utilizar GPS en una aproximación si esta está definida como tal por la DGAC en el AIP.
- (5) Gestión de datos electrónicos de navegación:
- (i) El operador solo deberá emplear datos electrónicos de navegación que hayan sido procesados para su aplicación en vuelo o en tierra, y cuyos procedimientos hayan sido aprobados por la DGAC para asegurar que el proceso aplicado y los datos entregados cumplan con normas aceptables de integridad y que los datos sean compatibles con la función prevista del equipo en el que se utilizarán.
 - (ii) El operador debe asegurar que la inserción de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados sea oportuna en sus aeronaves.
- (6) Para el caso de los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), las aeronaves se dotarán de equipo de navegación que:
- (i) proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y
 - (ii) haya sido autorizado por el Estado del operador para las operaciones MNPS en cuestión

(d) OTROS EQUIPOS**(1) TRANSMISOR DE LOCALIZACIÓN DE EMERGENCIA (ELT).**

- (i) Toda aeronave deberá estar equipada con un Transmisor local de emergencia ELT del tipo automático que cumpla con TSO C-126 que sea capaz de transmitir en 121.5 y 406 MHz simultáneamente, que tenga su switch inercial en condición operativa y con su batería vigente.
- (ii) Están exentas del cumplimiento del uso obligatorio del ELT las siguientes aeronaves:
 - (A) Aeróstatos, y
 - (B) Las que se encuentren ejecutando las siguientes operaciones:
 - (-) Instrucción de vuelo local
 - (-) Planeador operado en vuelo local
 - (-) Fumigaciones y extinción de incendios.
 - (-) 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 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 informar a la brevedad 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.
- (iv) Equipo de Radio de Supervivencia

Toda aeronave que vuele sobre agua por más de 30 minutos o a una distancia superior a 100 millas náuticas de la costa, deberá contar con un transmisor localizador de emergencia aprobado, que sea del tipo supervivencia, ELT (s), resistente al agua, que flote por sí mismo, sea capaz de transmitir en la frecuencia de emergencia 121.5 Mhz y 406 Mhz que cumplan con el TSO C126, y que no dependa del sistema de alimentación eléctrica de la aeronave.

(2) REQUISITOS RELATIVOS A TRANSPONEDORES

- (i) Toda aeronave deberá contar con un sistema ATC Transponder operativo, capaz de responder en modo 3/A de 4096 códigos junto a un sistema de reporte automático de altitud de presión, que le permita responder a interrogaciones en modo C, con el objeto de transmitir información de altitud en incrementos de 100 pies consecuente con la altitud máxima de operación de la aeronave y que cumpla los requisitos de cualquier clase del Technical Standard Order TSO-C74b, TSO-C74c o TSOC112.
- (ii) Quedaran exentas del cumplimiento del párrafo anterior las siguientes aeronaves, para vuelos que se realicen en espacios aéreos clase D, E y G:
 - (A) Planeadores:
Podrán operar dentro de la zona de tránsito del aeródromo (ATZ) y en las zonas de vuelo publicadas, manteniendo comunicaciones con las dependencias de tránsito aéreo que corresponda.
 - (B) Aeronaves sin sistema eléctrico actualmente certificadas:
Podrán operar dentro de la zona de tránsito del aeródromo (ATZ) y en los ingresos y salidas del espacio aéreo controlado, deberán hacerlo a través de los canales visuales publicados previa presentación del Plan de Vuelo con 12 horas de antelación, en cuyo caso se deberá coordinar previamente 30 minutos antes del despegue con la dependencia ATS correspondiente.
 - (C) Aeronaves categoría acrobáticas las que deberán cumplir con (1) y (2) anteriores.
 - (D) Globos cautivos:
Podrán operar dentro del espacio aéreo controlado previa autorización de la DGAC.
- (iii) No obstante para las excepciones señaladas y en el caso de que estas aeronaves vayan a cruzar una trayectoria de aproximación publicada en aeródromos donde exista aviación de transporte público regular, deberán obligatoriamente coordinar tal maniobra con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que tenga jurisdicción sobre dicho espacio aéreo.
- (iv) Solicitud y Codificación de los Transpondedores de Notificación de Altitud de Presión.

En Apéndice 2 se establece el procedimiento para obtener la codificación de los transpondedores.

(3) SISTEMA DE PROTECCIÓN CONTRA HIELO.

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

(4) AVIONES EQUIPADOS CON VISUALIZADORES DE “CABEZA ALTA” (HUD) O SISTEMAS DE VISIÓN MEJORADA (EVS).

Para los aviones equipados con HUD o EVS, la DGAC aprobará el uso de tales sistemas.

92.407 LUCES Y EQUIPAMIENTO

(a) Luces

Toda aeronave deberá estar equipada con las siguientes luces cuando corresponda:

- (1) Luces de posición.
- (2) Luz anticolidión.
- (3) Luces de aterrizaje.
- (4) Luces de instrumentos y de equipos indispensables para la operación segura de la aeronave utilizados por la tripulación de vuelo
- (5) Luces en compartimiento de pasajeros
- (6) Luces para la visualización de los letreros interiores de las salidas de emergencia

(b)

Equipamiento

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

- (i) Un botiquín de primeros auxilios situado en lugar accesible, y el contenido de éste conforme a lo indicado en Apéndice 3 de esta DAN.
- (ii) Extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión tales como polvo químico seco o dióxido de carbono.

Al menos uno estará ubicado:

- (A) en el compartimiento de pilotos; y
 - (B) en el compartimiento separado del compartimiento de piloto.
- (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) Cuando corresponda, fusibles eléctricos de repuesto de los amperajes apropiados, para sustituirlos, cuando corresponda.
 - (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) Linternas portátiles.
Toda aeronave deberá disponer de una linterna eléctrica operativa y de rápido acceso desde el asiento de cada miembro de la tripulación.
 - (x) Hacha de rescate.

(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 conforme a lo siguiente:
- (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 mas de 93 km (50 NM) de la costa.

(3) Para todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre el agua.
 Además de lo señalado en (2) deberán considerar lo siguiente:

- (i) Balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que vayan a bordo, estibadas de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender.
- (ii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro
- (iii) Los chalecos salvavidas irán provistos de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

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

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

CAPITULO F

NORMAS DE ATENUACION Y HOMOLOGACION EN CUANTO AL RUIDO

92.501.1 Generalidades

El avión llevará según corresponda un documento que acredite la homologación en cuanto al ruido conforme al Anexo 16, Volumen I de OACI.

92.503 Procedimientos operacionales de aviones para la atenuación del ruido.

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

CAPITULO G

MANTENIMIENTO

92.601 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR

El operador es responsable de asegurar que:

- (a) El avión se mantiene aeronavegable.
- (b) El certificado de aeronavegabilidad se encuentra vigente.
- (c) El equipo operacional y de emergencia se encuentre en condición servible para la operación prevista.
- (d) El mantenimiento haya sido realizado por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) aprobado o reconocido (CMAE) por la DGAC y habilitado en la marca y modelo de la aeronave.

92.603 INSPECCIÓN DE LA AERONAVE

- (a) El mantenimiento de la aeronave se efectuará de acuerdo a un programa de inspección recomendado por el fabricante de la aeronave que se considera aprobado por la DGAC, el cual, independiente de las horas voladas durante el período, consistirá en una inspección anual en los doce meses precedentes, que satisfaga el requisito de inspección completa de la aeronave.
- (b) Además de la inspección señalada en (a) se debe cumplir con lo siguiente:
 - (1) Otras inspecciones distintas a la Inspección Anual y Servicios a la aeronave que establezca el fabricante, en los periodos de tiempo indicados ya sean estos horarios o calendarios.
 - (2) Inspecciones especiales conforme se establezcan en el manual de mantenimiento en los periodos indicados, ya sean estos horarios o calendarios o cuando corresponda.
 - (3) Cambios de elementos con tiempo de vida límite conforme se establezcan en el manual de mantenimiento en los periodos indicados, ya sean estos horarios o calendarios.
 - (4) Overhaul de componentes conforme se establezcan en el manual de mantenimiento en los periodos indicados, ya sean estos horarios o calendarios.
- (c) Se exceptúa el cumplimiento de los Tiempo entre Overhaul al motor, hélice, magnetos, servoinyectores y gobernador de hélice, a no ser que el overhaul esté dispuesto en la sección Limitaciones de Aeronavegabilidad del Manual de Mantenimiento.

NOTA: Independiente de lo señalado en (c), el operador, determinará bajo apreciación personal y/o técnica el momento oportuno para efectuar el overhaul a los elementos indicados en (c) anterior.

- (d) Si la aeronave por su antigüedad no cuenta con un manual de mantenimiento, debe aplicar la inspección anual establecida en la DAN 43 Apéndice "A".

92.605 CONTROL DEL MANTENIMIENTO

- (a) El operador, como responsable del mantenimiento, debe realizar las siguientes actividades de control del mantenimiento:
 - (1) El cumplimiento de lo indicado en 92.603.
 - (2) Las alteraciones y reparaciones mayores han sido realizadas de acuerdo con los datos de mantenimiento aprobados o convalidados por la DGAC y a lo establecido en la DAN 43.

- (3) Todo el mantenimiento ha sido efectuado de acuerdo con los datos de mantenimiento vigentes y establecidos por el Estado de diseño en el respectivo manual de mantenimiento.
- (4) Se ha evaluado y aplicado toda la información obligatoria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, sus motores, hélices y componentes, emitida por la autoridad aeronáutica del Estado de Diseño y por la DGAC (directivas de aeronavegabilidad, limitaciones de aeronavegabilidad o documento equivalente).
- (5) Todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado durante un vuelo han sido corregidos por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) aprobado o reconocido (CMAE) por la DGAC y habilitado en la marca y modelo de la aeronave.
- (6) Los componentes de aeronaves que hayan alcanzado su límite de servicio han sido sustituidos cuando correspondía.
- (7) Se controlan y conservan todos los registros de mantenimiento de la aeronave.
- (8) El registro de peso y balance refleja el estado actual de la aeronave; y
- (9) Mantiene actualizado los datos de mantenimiento que le son aplicables.

92.607 REGISTROS DE MANTENIMIENTO

(a) El operador debe conservar durante los plazos indicados en el párrafo (b) de esta sección los registros que a continuación se indican, con el contenido que para cada caso se señala:

- (1) El tiempo total de servicio (hora, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, motor, hélice, así como de todos los componentes de la aeronave con vida límite.
- (2) El tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de la aeronave instalados que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos.
- (3) Cumplimiento de cada Directiva de Aeronavegabilidad aplicable, en donde se indique la fecha de aplicación, método de cumplimiento y el número de la directiva. Si la Directiva de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse la tarea a realizar y la fecha de cuando debe ejecutarse.
- (4) Registros y datos de mantenimiento aprobados de las alteraciones y reparaciones mayores realizadas en la aeronave y componente de la aeronave.
- (5) Cumplimiento del programa de inspección
- (6) Registros detallados de los trabajos de mantenimiento realizados a la aeronave.
- (7) Registros actualizados de peso y balance.

(b) Los registros indicados que figuran en (a)(1) al (a)(5) se conservarán durante un período mínimo de 180 días después de retirado definitivamente del servicio la aeronave o el componente a que se refieren, el registro enumerado (a)(6) se conservará durante por lo menos dos (2) años, a partir de la conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalles. Sin embargo, los registros de una revisión general (overhaul) deberán conservarse hasta la siguiente revisión general. El registro (a)(7) se mantendrá hasta el nuevo pesaje

DAN 92

- (c) El operador deberá conservar los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.
- (d) Los registros indicados en (a) podrán ser almacenados ya sea en papel o formato digital. Cualquiera sea la forma de almacenamiento, el operador debe prever la rápida recuperación de los antecedentes cuando le sean solicitados.

92.609 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.

92.611 OTRAS INSPECCIONES.

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

- (a) Altimetros, Computadores de Datos de Aire, Sistemas automáticos de Reporte de Altitud de Presión y Sistema de Presión Estática – Pitot., prueba y regulación cada veinticuatro (24) meses para aquellos aviones equipados para operaciones IFR y 48 meses para aviones equipados solo para operaciones VFR.
- (b) Respondedor de Control de Tránsito Aéreo (ATC Transponder) y Sistema de Reporte Automático de Altitud de Presión asociado, prueba e inspección cada 24 meses.

Estas pruebas también deberán ser realizadas después de cualquier intervención en el equipo

- (c) Compás magnético

Deberá ser compensado de acuerdo con las disposiciones de la DAN 43, y en cualquiera de las ocasiones que a continuación se indican:

- (1) Al ser instalado por primera vez en el avión;
 - (2) Al ser removido y vuelto a instalar en el u otro avión
 - (3) Después de toda reparación y alteración mayor en el avión en que está instalado.
 - (4) Después de toda instalación de nuevos equipos eléctricos o electrónicos en el avión en que está instalado.
 - (5) Después de un cambio de motor
 - (6) Después de un aterrizaje brusco
 - (7) Cuando el avión no ha sido operado después de un año
 - (8) Al reemplazar las válvulas de flujo
 - (9) Si se sospecha de error en la indicación
 - (10) Si después de evaluado su comportamiento en cualquier inspección recomendada por el fabricante del avión, se observan desviaciones de mas de 10 grados.
- (d) INSPECCIÓN POR CORROSIÓN, FATIGA Y SOBRECARGA A LAS AERONAVES CESSNA.

DAN 92

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

CAPITULO H
TRIPULACION DE VUELO

92.701 Composición de la tripulación de vuelo.

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

92.703 Calificaciones.

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

92.705 Experiencia reciente

Piloto al mando y copiloto

El piloto requerirá, para desempeñarse como piloto al mando, haber efectuado como mínimo tres despegues y aterrizajes en los últimos 90 días precedentes en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto. Similar requisito deberá cumplir el copiloto.

CAPITULO I**MANUALES, DOCUMENTACION, LIBROS DE ABORDO Y REGISTROS****92.801 Manual de vuelo.**

El operador deberá tener un manual de vuelo actualizado para la operación de la aeronave, correspondiente al modelo y tipo de aeronave en operación.

92.803 Bitácora de vuelo (flight log).

(a) 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:

- (1) nacionalidad y matrícula del avión;
- (2) fecha, horas de salida y llegada;
- (3) Nombres y función asignada a los tripulantes;
- (4) Propósito del vuelo, lugar de salida y llegada, tiempo total de vuelo
- (5) Observaciones detectadas durante el vuelo
- (6) licencia y firma del piloto al mando.

92.805 Documentación que debe ser llevada a bordo en cada aeronave.

A bordo de la aeronave se llevarán los siguientes documentos:

- (a) Licencias y habilitaciones de la tripulación
- (b) Certificado de aeronavegabilidad
- (c) Certificado de matrícula
- (d) 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.
- (e) Manual de vuelo correspondiente a la aeronave y suplementos cuando corresponda.
- (f) Certificado de Estación de Radio, tratándose de operaciones internacionales
- (g) Publicaciones y Cartas Aeronáuticas actualizadas para la ruta del vuelo propuesto para condiciones VFR y/o IFR según corresponda.
- (h) Certificado de homologación de ruido de acuerdo al Anexo 16 (cuando corresponda)
- (i) los procedimientos y señales prescritos para el caso de aeronaves interceptadas e interceptoras

92.807 Registros del equipo de emergencia y supervivencia de a bordo.

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

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 acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

I. AERONAVE

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

II. TRANSMISOR LOCALIZADOR DE EMERGENCIA

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

III. EXPLOTADOR

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

Firma del Explotador _____

APENDICE 2

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

1. PROPOSITO

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

2. ANTECEDENTES

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

3. MATERIA

(a) Generalidades.

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

(b) Descripción del Plan.

Cada dirección de aeronave estará compuesta por un bloque de 24 bits. La OACI., ha establecido que los primeros 12 identifiquen el Estado o país de matrícula de la aeronave y le entrega, a cada una de las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, la distribución y control de los otros 12 bits, para asignarlas a las aeronaves de cada uno de los respectivos Estados.

(c) Administración del Plan.

- (1) La OACI., administrará el plan de modo que pueda mantenerse una distribución internacional apropiada de direcciones de aeronave.
- (2) La DGAC, en coordinación con el Departamento Telecomunicaciones Aeronáuticas de 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 3.
- (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 C
- (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.....
Al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aeronáutica asignar a la aeronave, equipamiento y Operador identificado a continuación, una dirección de aeronave de 24 bits, de acuerdo a lo establecido en este apéndice.

Marca de la aeronave.....
Modelo de la aeronave.....
Serie de la aeronave.....
Matrícula.....
Nombre del Operador.....
Dirección.....
Fono.....
FAX

<input type="checkbox"/> Tipo de Utilización	<input type="checkbox"/> SSR modo S	<input type="checkbox"/> O	<input type="checkbox"/> SATCOM	<input type="checkbox"/> O	<input type="checkbox"/> OTRO	<input type="checkbox"/> O
<input type="checkbox"/> Tipo de Operación	<input type="checkbox"/> Comercial	<input type="checkbox"/> O	<input type="checkbox"/> Particular	<input type="checkbox"/> O	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> 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**

El Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, asignará 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

FORM. DGAC 08/2-2

APENDICE 3

SUMINISTROS MEDICOS

Contenido del *Botiquín de primeros auxilios*:

- Algodones antisépticos (paquete de 10)
 - Vendaje: cintas adhesivas
 - Vendaje: gasa de 7,5 cm ´ 4,5 m
 - Vendaje: triangular e imperdibles
 - Vendaje de 10 cm * 10 cm para quemaduras
 - Vendaje con compresa estéril de 7,5 cm ´ 12 cm
 - Vendaje de gasa estéril de 10,4 cm ´ 10,4 cm
 - Cinta adhesiva de 2,5 cm (en rollo)
 - Tiras adhesivas para el cierre de heridas Steri-strip (o equivalentes)
 - Producto o toallitas para limpiar las manos
 - Parche con protección, o cinta, para los ojos
 - Tijeras de 10 cm (si lo permiten los reglamentos nacionales)
 - Cinta adhesiva quirúrgica de 1,2 cm ´ 4,6 m
 - Pinzas médicas
 - Guantes desechables (varios pares)
 - Termómetros (sin mercurio)
 - Mascarilla de resucitación de boca a boca con válvula unidireccional
 - Manual de primeros auxilios en edición actualizada
 - Formulario de registro de incidentes
- Los medicamentos que se sugieren a continuación pueden incluirse en el botiquín de primeros auxilios cuando lo permitan los reglamentos nacionales.
- Analgésico entre suave y moderado
 - Antiemético
 - Descongestionante nasal
 - Antiácido
 - Antihistamina

APENDICE 4
CALENDARIO DE INSPECCIONES POR CORROSIÓN, FATIGA Y SOBRECARGA

Cessna series 100

Fecha indicada por el fabricante: 30.Jun.2014
Año de fabricación: 1940-1949: Se mantiene fecha: 30.Jun.2014
Año de fabricación: 1950-1959: Nueva fecha: 30.Jun.2016
Año de fabricación: 1960-1969: Nueva fecha: 30.Jun.2018
Año de fabricación: 1970-1979: Nueva fecha: 30.Jun.2020
Año de fabricación: 1980-1989: Nueva fecha: 30.Jun.2022

Cessna series 200

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

Cessna series 310R/T310R

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

Cessna series 340/340A

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

Cessna series T303

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