

DAP 08 33



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**APROBACIÓN DE AERONAVES
PARA OPERAR ILS
CATEGORÍA II y III**

HOJA DE VIDA

DAP 08 33

APROBACIÓN DE AERONAVES PARA OPERAR ILS CATEGORÍA II y III

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN EXENTA	FECHA
1		Todos	Todas		
2		Todos	Todas	02122	21/NOV/2001
3		Todos	Todas	08/0/1/019/041	12/ENE/2017
3	1	1	Todas	04/3/0024/0273	31/ENE/2025
		2	Todas		
		3	3.2.3.1, 3.2.3.3, 3.2.4.1, 3.3.1, 3.3.1.1, 3.3.2.1.5 a) y b)		

EXENTA N° 04 / 3 / 0024 / 0273 /

SANTIAGO, 31.ENE.2025

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y Establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Ley 18.916 de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico
- c) Ley N° 19.880, de 2003, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
- d) Decreto Supremo N° 222, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- e) Decreto N° 28, de 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 24 de noviembre de 2023.
- f) Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas de exención del trámite de toma de razón.
- g) Resolución Exenta N° 01595, de 13 de julio de 2007, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la tercera edición de la norma aeronáutica “Operaciones ILS Categoría III y despegues con visibilidad reducida no inferior a 50 metros RVR, DAN 06 12”.
- h) Resolución Exenta N° 0879, de 21 de abril de 2008, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la tercera edición del procedimiento aeronáutico Alteraciones de aeronaves, motores, hélices y componentes, DAP 08 25.
- i) Resolución Exenta N° 08/0/1/019/041, de 12 de enero de 2017, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la tercera edición del procedimiento aeronáutico Aprobación de aeronaves para operar ILS Categoría II y III, DAP 08 33.
- j) Oficio (O) N° 08/5/0166, de 13 de enero de 2025, del Departamento Seguridad Operacional (DSO) al Departamento Planificación (DPL), adjuntando los antecedentes para modificar el procedimiento aeronáutico “Aprobación de aeronaves para operar ILS Categoría II y III”, DAP 08 33.
- k) Oficio (O) N° 04/3/0118, de 22 de enero de 2025, del DPL al DSO, solicitando la validación del contenido del procedimiento aeronáutico “Aprobación de aeronaves para operar ILS Categoría II y III”, DAP 08 33.

- l) Oficio (O) N° 08/0/0345 de 24 de enero de 2025 del DSO al DPL, validando el contenido del procedimiento aeronáutico Aprobación de aeronaves para operar ILS Categoría II y III, DAP 08 33.

CONSIDERANDO:

La necesidad de establecer los procedimientos y requisitos técnicos que deben cumplir los operadores y sus aeronaves que deseen ser autorizadas para efectuar aproximaciones y aterrizajes de precisión ILS Categoría II y III, con el objeto de actualizar los requisitos exigibles para realizar modificaciones de ingeniería en las aeronaves.

RESUELVO:

MODIFÍCASE, el procedimiento aeronáutico “Aprobación de aeronaves para operar ILS Categoría II y III, DAP 08 33”, en la forma que a continuación se indica:

- 1) **INCORPÓRASE**, el Capítulo 1 Definiciones con lo siguiente:

“AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

CLASIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:

- a) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 metros (250 pies); y
- b) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 metros (250 pies). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:
 - 1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 metros (200 pies) y con visibilidad no inferior a 800 metros o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;
 - 2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 metros (200 pies), pero no inferior a 30 metros (100 pies) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m; y
 - 3) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 metros (100 pies) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 metros o sin limitaciones de alcance visual en la pista.

LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO (MEL)

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

TRIPULACIÓN DE VUELO

Son aquellos trabajadores poseedores de licencia que permita asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. No perderá su condición laboral de tripulante de vuelo, el trabajador que, contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra. En caso de que la mantención de la respectiva licencia requiera un número mínimo de horas de vuelo, el empleador estará obligado a planificar los Roles de Vuelo de tal forma que se cumpla a lo menos con dichas horas.”

2) INCORPÓRASE, el Capítulo 2 Abreviaturas con lo siguiente:

“CMA	Centro de Mantenimiento Aeronáutico.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DSO	Departamento de Seguridad Operacional.
NIST	Instituto Nacional de Estándares y Tecnología.
MIM	Modificación o Inspección Mandatoria.
MEL	Listado de Equipamiento Mínimo.
RII	Ítems de Inspección Requerida.
SDA	Subdepartamento de Aeronavegabilidad.
SDTP	Subdepartamento Transporte Público.”

3) REEMPLÁZASE, en el Capítulo 3 ahora “**PROCEDIMIENTO**”, sección 3.2 Aprobación de la Aeronave, el contenido del párrafo 3.2.3.1 por lo siguiente:

“3.2.3.1 Equipamiento mínimo establecido en el listado de “Equipo de a bordo” y el “Sistema de detección de fallas” de acuerdo con la norma aeronáutica DAN-06 02.

4) ELIMÍNASE, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.2 Aprobación de la Aeronave, el párrafo 3.2.3.3.

5) REENUMÉRASE, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.2 Aprobación de la Aeronave, el párrafo 3.2.3.4, como 3.2.3.3.

6) REEMPLÁZASE, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.2 Aprobación de la Aeronave, el contenido del párrafo 3.2.4.1 por lo siguiente:

“3.2.4.1 Equipamiento mínimo establecido en el listado de equipos de la DAN-06 12.”

7) REEMPLÁZASE, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.3 Autorización Técnica de Mantenimiento, el contenido de los párrafos 3.3.1 y 3.3.1.1 por lo siguiente:

“3.3.1 Manual de Procedimientos de Aeronavegabilidad para Operaciones ILS Categoría II y/o Categoría III.

3.3.1.1 Todo postulante a autorización para operaciones de aproximación y/o aterrizaje Categoría II y/o III, deberá presentar, para aprobación de la DGAC, un “Manual de Procedimientos de Aeronavegabilidad para Operaciones ILS Categoría II y/o Categoría III”.

- 8) **REEMPLÁZASE**, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.3 Autorización Técnica de Mantenimiento, subsección Programa de Mantenimiento ILS Categoría II y/o III, el contenido de los literales de 3.3.2.1.5 Modificaciones de Ingeniería, por lo siguiente:
- “a) Toda modificación a los sistemas o elementos definidos como asociados a la Operación ILS Cat II/III, debe ser presentada a la DGAC, para su conocimiento y si corresponde, proceder a su aprobación, validación o aceptación (según sea el caso), conforme a lo establecido en el procedimiento aeronáutica “Alteraciones de aeronaves, motores, hélices y componentes”, DAP 08 25.
 - b) En toda modificación a realizar, tanto el representante técnico de la empresa aérea como el del Centro de Mantenimiento (CMA) ejecutante, deberán remitir un certificado estableciendo si la modificación a ejecutar varía o no la Categoría ILS autorizada en el Certificado de Tipo original.”
- 9) **ELIMÍNASE**, en el Capítulo 3 Procedimiento, sección 3.3 Autorización Técnica de Mantenimiento, subsección Programa de Mantenimiento ILS Categoría II y/o III, el literal c) de 3.3.2.1.5 Modificaciones de Ingeniería.

Anótese, regístrese y publíquese. (FDO.) CARLOS MADINA DÍAZ, General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil. (FDO.) Juan Carlos Bascuñán Betancourt, Director de Planificación Subrogante.

ÚLTIMA MODIFICACIÓN ENERO 2025

ÍNDICE

PROPÓSITO

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES

CAPÍTULO 2 ABREVIATURAS

CAPÍTULO 3 PROCEDIMIENTO

3.1 Generalidades

3.2 Aprobación de la Aeronave

3.3 Autorización Técnica de Mantenimiento

PROPÓSITO

Establecer los procedimientos y requisitos técnicos que deben cumplir los operadores y sus aeronaves que deseen ser autorizadas para efectuar aproximaciones y aterrizajes de precisión ILS Categoría II y III.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

CLASIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:

- a) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 metros (250 pies); y
- b) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 metros (250 pies). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:
 - 1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 metros (200 pies) y con visibilidad no inferior a 800 metros o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;
 - 2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 metros (200 pies), pero no inferior a 30 metros (100 pies) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m; y
 - 3) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 metros (100 pies) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 metros o sin limitaciones de alcance visual en la pista.

LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO (MEL)

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

TRIPULACIÓN DE VUELO

Son aquellos trabajadores poseedores de licencia que permita asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. No perderá su condición laboral de tripulante de vuelo, el trabajador que, contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra. En caso de que la mantención de la respectiva licencia requiera un número mínimo de horas de vuelo, el empleador estará obligado a planificar los Roles de Vuelo de tal forma que se cumpla a lo menos con dichas horas.

CAPÍTULO 2

ABREVIATURAS

CMA	Centro de Mantenimiento Aeronáutico.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DSO	Departamento de Seguridad Operacional.
NIST	Instituto Nacional de Estándares y Tecnología.
MIM	Modificación o Inspección Mandatoria.
MEL	Listado de Equipamiento Mínimo.
RII	Ítems de Inspección Requerida.
SDA	Subdepartamento de Aeronavegabilidad.
SDTP	Subdepartamento Transporte Público.

CAPÍTULO 3

PROCEDIMIENTO

3.1 Generalidades

3.1.1 Una operación ILS Categoría II o Categoría III, se define como la aproximación y/o aterrizaje de precisión, efectuada bajo las reglas de vuelo IFR, utilizando los mínimos operacionales establecidos en la Norma Aeronáutica correspondiente a la Categoría.

3.1.2 Para efectuar una operación ILS Categoría II o Categoría III, en el país o en el extranjero, es necesario que se cumplan las siguientes condiciones:

- **Aeronave: Certificada** por la DGAC, para la categoría correspondiente.
- **Autorización Técnica de Mantenimiento:** Aplicable al mantenimiento de la aeronave y aprobado por la DGAC, para la categoría correspondiente.
- **Tripulación:** Habilitada por la DGAC, para la categoría correspondiente.
- **Lista de Equipamiento Mínimo (MEL):** Aprobado por la DGAC, para la aeronave y categoría correspondiente.
- **Autorización Operacional:** Otorgada por la DGAC, para la categoría correspondiente.
- **Aeropuerto:** Comisionado para la categoría correspondiente.

3.1.3 La DSO es el organismo de la DGAC, a través de sus áreas de Aeronavegabilidad (SDA o SDTP) responsable de aprobar la capacidad técnica de las aeronaves, y verificar el cumplimiento de los aspectos técnicos requeridos para dicha categoría.

3.2 Aprobación de la Aeronave

3.2.1 Toda aeronave de matrícula chilena que realice, en el país o en el extranjero, aproximaciones y/o aterrizajes Categoría II y/o III debe estar aprobada por la DGAC, para este fin.

3.2.2 Toda aeronave, para ser certificada en condición de vuelo "IFR, Cat II", debe cumplir con las siguientes exigencias:

3.2.3.1 Equipamiento mínimo establecido en el listado de "Equipo de a bordo", y el "Sistema de detección de fallas" de acuerdo con la norma aeronáutica DAN-06 02.

3.2.3.2 Aprobación de los sistemas de abordaje según el procedimiento señalado en el Apéndice "A" de la Norma Aeronáutica DAN-06 02, es decir estar Certificada de Tipo para operaciones Categoría II, o demostración operacional del sistema de aproximación ILS Categoría II establecido en el punto III J de la mencionada Norma.

3.2.4 Todo requisito exigido por el respectivo fabricante de la aeronave o sistemas, para la categoría correspondiente.

- 3.2.5 Toda aeronave, para ser aprobada para realizar operaciones ILS Cat III”, debe cumplir con las siguientes exigencias:
 - 3.2.5.1 Equipamiento mínimo establecido en el listado de equipos de la DAN-06 12.
 - 3.2.5.2 Aprobación de los sistemas de a bordo según el procedimiento señalado en el Apéndice “A” de la Norma Aeronáutica DAN-06 12, es decir estar Certificada de Tipo para operaciones Categoría III.
 - 3.2.5.3 Demostración operacional del sistema de aproximación ILS Categoría III establecido en el punto 3.8 de la mencionada Norma.
 - 3.2.5.4 Toda aeronave para ser aprobada en condición de vuelo “IFR, CAT III”, debe cumplir con todo requisito exigido por el respectivo fabricante de la aeronave o sistemas, para la categoría de actuación correspondiente.
- 3.2.6 Durante el proceso de aprobación de la capacidad de la aeronave para operar ILS Categoría II y/o III, el Depto. Aeronavegabilidad de la DGAC, verificará el cumplimiento del Manual de Procedimientos aprobado, realizará las pruebas en tierra y participará en dos intentos simulados exitosos de aterrizajes en la categoría solicitada.
- 3.2.7 Una vez obtenida la autorización para operar ILS Categoría II y/o III, la DGAC, por medio del Depto. Aeronavegabilidad verificará en períodos no superiores a 12 meses, la continuidad de los requisitos exigidos.

3.3 Autorización Técnica de Mantenimiento

- 3.3.1 Manual de Procedimientos de Aeronavegabilidad para Operaciones ILS Categoría II y/o Categoría III.
 - 3.3.1.1 Todo postulante a autorización para operaciones de aproximación y/o aterrizaje Categoría II y/o III, deberá presentar, para aprobación de la DGAC, un “Manual de Procedimientos de Aeronavegabilidad para Operaciones ILS Categoría II y/o Categoría III”.
 - 3.3.1.2 El manual de procedimientos indicado en el punto anterior deberá contener la información relacionada con todas las materias asociadas a la aprobación y certificación de las aeronaves a ILS Categoría II y/o Categoría III, tales como:
 - 3.3.1.2.1 Identificación de cada una de las aeronaves involucradas, señalando marca, modelo y número de serie.
 - 3.3.1.2.2 Adjuntar copia de la autorización de categoría obtenida por la fábrica de la aeronave, a través del proceso de Certificación de Tipo, y una relación del equipamiento original asociado a dicha categoría.
 - 3.3.1.2.3 Antecedentes sobre la demostración operacional del sistema ILS en la categoría correspondiente, si es aplicable.
 - 3.3.1.2.4 Relación de los actuales componentes, de cada aeronave, relacionados con la Categoría ILS respectiva, identificándolos por marca, modelo y número de parte.

3.3.1.2.5 Programa de Mantenimiento ILS Categoría II y/o III, de acuerdo a lo estipulado en el punto 3.3.2 de este DAP.

3.3.2 Programa de Mantenimiento ILS Categoría II y/o III

3.3.2.1 El Manual de Procedimientos señalado en el punto 3.3.1 de este DAP, deberá establecer un Programa de Mantenimiento ILS Categoría II y/o III, que asegure, actualmente, que el equipamiento de a bordo se encuentra y continuará en el nivel de performance y confiabilidad demostrado durante el proceso de Certificación de Tipo de la aeronave. Este programa debe considerar los siguientes aspectos:

3.3.2.1.1 Programa de Confiabilidad

- a) Toda empresa deberá tener implementando y aprobado, un Programa de Confiabilidad.
 - 1) En aquellos casos en que la empresa tenga autorizado con anterioridad un sistema de confiabilidad, deberá establecer en este manual los criterios y procedimientos solicitados para este efecto.
 - 2) El programa de confiabilidad deberá establecer la generación de una “condición de alerta”, cuando el nivel de operación supera el “valor de alerta” determinado para cada capítulo, enumerado de acuerdo a la Asociación de Transporte Aéreo (ATA), en particular.
 - 3) La empresa solicitante deberá definir el criterio utilizado para la determinación del “valor de alerta” de cada capítulo ATA, así como el ente responsable de su determinación. Además, deberá establecer los criterios y el procedimiento a utilizar para posibles modificaciones posteriores.
 - 4) Del mismo modo deberá establecer las acciones a seguir en caso de presentarse una “condición de alerta”, fijar las responsabilidades correspondientes y las condiciones que llevarán a una posible degradación o restitución de una determinada categoría de operación ILS de la flota correspondiente.
- b) La empresa solicitante deberá presentar mensualmente, a la DGAC, un reporte de confiabilidad que incluya, a lo menos, los capítulos ATA correspondientes a todos los sistemas asociados a las operaciones ILS Categoría II y/o III, según corresponda.
- c) El reporte señalado deberá considerar, por material, toda la flota de aeronaves involucradas en la categoría correspondiente, e incluir un análisis trimestral y anual del comportamiento de cada capítulo ATA.

3.3.2.1.2 Entrenamiento del Personal de Mantenimiento

- a) Toda persona que realice alguna actividad de mantenimiento a un sistema o elemento definido como elemento asociado a operaciones ILS Categoría II y/o Categoría III, ya sea en mantenimiento de línea como en laboratorio o taller, deberá estar especialmente habilitado por el Centro de Mantenimiento (CMA), para ese efecto.

- b) Toda empresa y/o Centro de Mantenimiento (CMA), deberá establecer un programa de instrucción inicial y periódico, aceptable para la DGAC, para toda persona que efectúe algún trabajo de mantenimiento en los sistemas o elementos relacionados con Categoría II y/o III. El entrenamiento exigido debe considerar al personal de línea, laboratorio, taller y postas.
- c) El Programa establecido debe considerar pre requisitos mínimos como licencia DGAC, y curso del material (avión o equipo según corresponda); además de materias, duración, frecuencia de reentrenamiento, etc.
- d) Las materias consideradas en la instrucción deberán incluir:
 - 1) Conceptos operacionales, tipos de aeronaves y sistemas afectados, variantes de aeronaves y diferencias cuando corresponda, procedimientos a emplear, disponibilidad y uso de manuales o referencia técnica, procesos, herramientas o equipo de prueba a emplear, control de calidad, métodos para probar y regresar al servicio, adecuada aplicación del MEL, información general acerca de dónde obtener asistencia técnica según se necesite, coordinación necesaria con otras partes de la organización del operador (por ejemplo, operaciones de vuelo, despacho), y cualquier otro requisito de programa de mantenimiento exclusivo del operador o de los tipos de aeronave (por ejemplo, consideraciones de factores humanos, reporte de problemas).
 - 2) Procedimientos para el uso de proveedores externos o partes de proveedores que asegure compatibilidad con los requisitos de programa y para establecer medidas para controlar y considerar el control de calidad general de las partes.
 - 3) Procedimientos para asegurar el seguimiento y control de componentes que están intercambiados entre sistemas para detección de fallas, cuando no se pueden duplicar las discrepancias de sistemas. Estos procedimientos deberían considerar prueba total del sistema o retiro de la aeronave de la condición mínimos más bajos.
 - 4) Procedimientos para evaluar, seguir y controlar el cumplimiento de los cambios a componentes o sistemas pertinentes a operaciones con baja visibilidad (por ejemplo, AD's, Boletines de Servicio, Órdenes de Ingeniería, requisitos de la DGAC).
 - 5) Procedimientos para registrar y reportar operaciones que se descontinúan o interrumpen debido a la falla de algún sistema.
 - 6) Procedimientos para instalar, evaluar, controlar y probar cambios, actualizaciones o actualizaciones periódicas de software de componentes y sistemas de prueba.
 - 7) Los procedimientos relacionados con el uso de la sección observaciones del MEL que identifican sistemas y componentes relacionados con baja visibilidad, especificando las limitaciones de "restauración" y "degradación" de categoría.

- 8) Procedimientos para identificar sistemas y componentes relacionados con la operación de baja visibilidad como “Ítems de inspección obligatoria” (RII) para proporcionar control de calidad que se realice con recursos internos o mediante proveedores contratistas.
- e) La empresa y/o Centro de Mantenimiento (CMA), deberá mantener una relación actualizada del personal técnico que ha recibido el entrenamiento indicado y ha sido autorizado por la empresa para efectuar trabajos técnicos en las aeronaves y/o sistemas asociados a Categoría II y/o III. Además, deberá controlar la instrucción periódica recibida por cada persona, indicando fechas del último y próximo entrenamiento. Los antecedentes de dicho personal deben mantenerse actualizados y estar disponibles para inspección de la DGAC.

3.3.2.1.3 Normas y Equipos de Prueba

- a) La empresa deberá demostrar que el Centro de Mantenimiento (CMA) que efectuará el mantenimiento de línea de los sistemas asociados a la Categoría II y/o III, cuenta con el equipamiento de medición y prueba requerido. Esta demostración puede ser a través de un certificado otorgado por la autoridad aeronáutica correspondiente, en caso de Centros de Mantenimiento extranjeros.
- b) La empresa deberá demostrar que los Centros de Mantenimiento (CMA), que efectuarán el mantenimiento de taller o laboratorio de cada unidad definida como sistema asociado a la Categoría II y/o III, cuenta con el equipamiento de medición y prueba requerido. Esta demostración puede ser a través de un certificado otorgado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente, en caso de Centros de Mantenimiento extranjeras.
- c) Cada equipo de prueba utilizado en el mantenimiento de línea, taller o laboratorio deberá corresponder al equipamiento recomendado por el respectivo fabricante del avión o unidad o, en caso contrario, demostrarse su equivalencia a la DGAC, a través de un estudio comparativo que analice funciones y especificaciones del equipamiento recomendado y su posible reemplazo.
- d) Todo el equipamiento indicado en el punto anterior deberá cumplir la exigencia de seguimiento (traceabilidad) a estándares internacionales, hasta el Instituto Nacional de Estándares y Tecnología (NIST) de Estados Unidos de Norteamérica o similar. Este requisito deberá ser demostrado a través de los certificados de traceabilidad o un certificado de la Autoridad Aeronáutica correspondiente, en caso de Centros de Mantenimiento extranjeros.
- e) Los Centros de Mantenimiento (CMA), que efectúen el mantenimiento de línea, taller o laboratorio deberá poseer y mantener actualizado un Programa de Calibración que considere todos los equipos de prueba y medición a utilizar para el mantenimiento de los elementos asociados a la Categoría ILS autorizada. La frecuencia de calibración deberá corresponder a la establecida en el manual del fabricante del respectivo instrumento; o en caso de no estar expresamente definido, considerar un período de calibración no superior a 12 meses.

3.3.2.1.4 Procedimientos de Mantenimiento

- a) El Programa de Mantenimiento aplicado a los sistemas del avión involucrados con la Categoría II y/o III deberá corresponder, a lo menos, al establecido en el Programa de Mantenimiento aprobado por la fábrica.
- b) El procedimiento de mantenimiento de cada unidad asociada a las operaciones de Categoría II y/o III deberá corresponder al establecido en el Manual de Mantenimiento del fabricante de la unidad.
- c) Toda unidad definida como elemento Categoría II y/o III y que haya sido controlada bajo los procedimientos establecidos para este tipo de operación, deberá ser identificada por medio de una tarjeta o estampilla en el frontis de ella, indicando la categoría autorizada y el responsable de su control de calidad.
- d) La empresa deberá establecer, en detalle, las condiciones que llevarán a una degradación o restitución de una determinada categoría, como así mismo los procedimientos a seguir en cada caso. Este procedimiento deberá considerar, entre otros, la siguiente información:
 - 1) Responsables de definir la categoría ILS de la aeronave al momento del despacho de cada vuelo.
 - 2) Procedimiento de comunicación, a la tripulación del avión, de la categoría existente al momento del despacho.
 - 3) Condiciones y procedimiento de degradación de una categoría a otra.
 - 4) Condiciones y procedimiento de restitución de una categoría a otra.
- e) La empresa deberá definir materias relacionadas con el mantenimiento de los sistemas del avión y unidades asociadas a la Categoría II y/o III, tales como:
 - 1) Procedimiento de almacenamiento de unidades asociadas a la categoría ILS.
 - 2) Utilización de repuestos autorizados por el fabricante.
 - 3) Seguimiento de fallas de los sistemas y unidades relacionadas a la categoría.
 - 4) Separación del Programa Categoría II y/o III, de aquella aeronave que presente cinco discrepancias de algún sistema requerido para la operación ILS autorizada, en un período de 30 días.
 - 5) Procedimiento de recepción de unidades reparadas en otros Centros de Mantenimiento (CMA).

3.3.2.1.5 Modificaciones de Ingeniería

- a) Toda modificación a los sistemas o elementos definidos como asociados a la Operación ILS Categoría II/III, debe ser presentada a la DGAC, para su conocimiento y si corresponde, proceder a su aprobación, validación o aceptación (según sea el caso), conforme a lo establecido en el procedimiento aeronáutica "Alteraciones de aeronaves, motores, hélices y componentes", DAP 08 25.

- b) En toda modificación a realizar, tanto el representante técnico de la empresa aérea como el del Centro de Mantenimiento (CMA) ejecutante, deberán remitir un certificado estableciendo si la modificación a ejecutar varía o no la Categoría ILS autorizada en el Certificado de Tipo original.

3.3.2.1.6 Chequeo periódico del sistema de aterrizaje automático

- a) En toda aeronave autorizada para operaciones ILS Categoría III deberán llevar a cabo inspecciones periódicas del sistema de aterrizaje automático, de acuerdo a los procedimientos recomendados por el fabricante de la aeronave o sistemas asociados.
- b) La empresa deberá establecer un método a través del cual recopile información para demostrar la capacidad del sistema de aterrizaje automático, por material. La información recolectada deberá traducirse a un reporte mensual de los aterrizajes automáticos (Auto Land), incluyendo la cantidad de intentos, el número y porcentaje mensual y trimestral de aproximaciones exitosas por tipo de categoría, la cantidad de aeronaves que no efectuaron intentos en el período y la cantidad total de aeronaves por flota.
- c) En aquellos casos en que la aproximación automática no resulte exitosa, la empresa deberá mantener un registro de los motivos por el cual no se realizó satisfactoriamente, y el análisis correspondiente; y estar disponible para la inspección de la DGAC.
- d) Aquella aeronave a la que no efectúe este tipo de chequeo durante un plazo de 30 días, deberá ser retirada del Programa Categoría III, hasta que se le efectúe un chequeo en tierra y realice, a lo menos, 2 ejercicios exitosos del sistema de aterrizaje automático.

3.3.3 Modificación del MEL

Toda aeronave que desee efectuar operaciones de aproximación y aterrizaje Categoría II y/o III deberá tener su Lista de Equipamiento Mínimo (MEL), aprobado por la DGAC, que considere la operación ILS para la Categoría correspondiente.