Leonel Fernández

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

NUMERO: 87-00

CONSIDERANDO: Que es obligación del Gobierno Dominicano poner a disposición del organismo rector de la aviación civil nacional, los instrumentos reglamentarios necesarios para el desarrollo seguro, regular y eficaz de la actividad aeronáutica.

CONSIDERANDO: Que el Gobierno Dominicano ha convenido y ejecuta actualmente un acuerdo de cooperación técnica suscrito con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en procura del fortalecimiento de la capacidad normativa, operativa y administrativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CONSIDERANDO: Que igualmente, fruto del referido acuerdo, la Dirección General de Aeronáutica Civil, está en el deber de ponderar las recomendaciones formuladas por los expertos asignados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y de dar seguimiento, continuidad y aplicación efectiva a todas las recomendaciones que ella acepte, tomando en consecuencia una serie de medidas técnicas y administrativas basadas en las recomendaciones aceptadas, aprobadas y orientadas a garantizar el reordenamiento y reestructuración de ese Organismo.

CONSIDERANDO: Que el indicado programa de cooperación técnica incluye la asesoría de expertos internacionales en el área del derecho aeronáutico, cuya misión fundamental es la de trabajar con los técnicos dominicanos en la reorganización de los distintos Departamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en la formulación y puesta en ejecución de reglamentos y manuales para la aplicación de las disposiciones de nuestra legislación vigente.

CONSIDERANDO: Que se hace necesario implementar procedimientos reglamentarios idóneos, acordes con el gran desarrollo experimentado por la aviación civil en los últimos tiempos.

CONSIDERANDO: Que la Ley 505, del 10 de noviembre de 1969, sobre Aeronáutica Civil, faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil a proponer al Poder Ejecutivo, por intermedio de la Junta de Aeronáutica Civil, los proyectos de reglamentos que deban dictarse para dar cumplimiento a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que se estime necesario adoptar en República Dominicana.

CONSIDERANDO: Que la Dirección General de Aeronáutica Civil, con la asesoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha formulado los Proyectos de Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos RADS, con el propósito de darle mayor alcance y amplitud a la Ley No.505 sobre Aeronáutica Civil, necesarios para cumplir con su función reguladora de la actividad Aeronáutica.

CONSIDERANDO: Que la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana, mediante la Resolución No.410-(1999) de fecha 26 de noviembre de 1999, aprobó someter al Poder Ejecutivo los referidos Proyectos de Reglamentos.

VISTA la Ley No.505, del 10 de noviembre de 1969 sobre Aeronáutica Civil, en sus Artículos 12-h y 18-h.

VISTO el Decreto No.211-95, de fecha 22 de septiembre de 1995, que aprueba el Reglamento del Departamento de Aeronavegabilidad de la República Dominicana y las reglamentaciones y normas de aplicación de la Ley No.505 del año 1969, sobre Aeronáutica Civil.

VISTA la Resolución No.410-99 de fecha 26 de noviembre de 1999, dictada por la Junta de Aeronáutica Civil.

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

D E C R E T O:

Artículo 1.- Se adoptan con carácter obligatorio los **REGLAMENTOS AERONAUTICOS DOMINICANOS (RAD'S)**, cuya adopción fue recomendada por la Junta de Aeronáutica Civil mediante la Resolución No. 410-99, dictada en su Sesión Ordinaria del 26 de noviembre de 1999. Dichos Reglamentos se **dividen en los siguientes tomos:**

Tomo I, que incluye los **RADS** Nos. 1, 21, 23, 25, 36, 39, 43 y 45, cuyos textos se refieren a las Definiciones y Abreviaturas (RAD No.1); Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes (RAD No.21); Certificado de Aeronavegabilidad Standar: Aviones Categoría Normal, Utilitario y Commuter (RAD No.23); Certificado de Aeronavegabilidad: Aviones Categoría Transporte (RAD No.25); Estándares de Ruido: Tipos de Aeronaves y Certificación de

las mismas (RAD No.36); Directivas de Aeronavegabilidad (RAD No.39); Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones (RAD No.43), e Identificación de Productos, Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave (RAD No.45).

Tomo II, que incluye los **RAD'S** Nos. 61, 63, 65 y 67, cuyos textos se refieren a: Licencias de Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría (RAD No.61); Licencias de Tripulantes de Vuelo Excepto Pilotos (RAD No.63); Licencias y Habilitaciones para el Personal que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo (RAD No.65), y Requisitos Médicos para el Otorgamiento de Licencia (RAD No.67).

Tomo III, que incluye los **RAD'S** Nos. 91, 101, 103, 105, 107, 108, 109 y 119, cuyos textos se refieren a: Tránsito Aéreo y Reglas de Operación General (RAD No.91); Globos Fijos, Cometas (Chichiguas) y Globos Libres no Tripulados (RAD No.101); Vehículos Ultralivianos (RAD No.103); Paracaidismo (RAD No.105); Seguridad Aeroportuaria (RAD No.107); Seguridad del Operador de Aeronaves (RAD No.108); Seguridad Indirecta a Empresas de Transporte Aéreo (RAD No.109), y Certificación: Aerotransportista y Explotadores Comerciales (RAD No.119).

Tomo IV, que incluye los **RAD'S** Nos. 121, 129 y 135, cuyos textos se refieren a: Requisitos para Certificación y Operación de Líneas Domésticas e Internacionales Regulares y otros Explotadores no Regulares (RAD No.121); Explotadores Aéreos Extranjeros y Transportistas Extranjeros Operando Aeronaves de Registro Nacional (RAD No.129), y Certificación y Operación de Explotadores de Transporte Aéreo no Regular (RAD No.135).

Tomo V, que incluye los **RAD'S** Nos. 137, 141, 143, 145 y 147, cuyos textos se refieren a: Certificado para Operaciones Agrícolas de Aeronaves (RAD No.137); Escuelas y otras Agencias Certificadas (RAD No.141); Instructores de Teoría (RAD No.143); Talleres Aeronáuticos (RAD No.145), y Escuela Técnica de Mantenimiento de Aviación (RAD No.147).

El Texto integro de cada uno de los Tomos en que se dividen dichos **Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (Rad's)**, es el que copiado a la letra dice así:

REPUBLICA DOMINICANA



REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

TOMO I

RAD No. 1	Definiciones y Abreviaturas.
RAD No. 21	Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes.
RAD No. 23	Certificado de Aeronavegabilida Standard: Aviones Categoría Normal, Utilitario y Commuter.
RAD No. 25	Certificado de Aeronavegabilidad : Aviones Categoría Transporte.
RAD No. 36	Estándares de Ruido: Tipos de Aeronaves y Certificación de las mismas.
RAD No. 39	Directivas de aeronavegabilidad.
RAD No. 43	Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones.
RAD No. 45	Identificación de Producto, Marca de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

NOTA EXPLICATIVA

La numeración que aparece al lado de cada uno de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD´s) contenidos en este Tomo, presenta, frecuentemente, saltos en su secuencia ascendente, obedeciendo los mismos al hecho de que dichos Reglamentos son una adaptación (en los casos que no confrontan la legislación dominicana que rigen la materia) de los FAR´s de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha motivado la exclusión de la numeración correspondiente a los FAR´s, cuya adaptación no fue objeto de consideración por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por entender que los mismos carecerían de aplicación práctica en nuestro pais.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 1

- DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Definiciones y Abreviaturas

1.1 Definiciones Generales.

1.2 Abreviaturas y Símbolos.

1.3 Reglas Gramaticales.

1.1 Definiciones Generales.

1.1.1. Las definiciones han sido establecidas en esta sección al sólo efecto de la adecuada y correcta interpretación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD). Las cuales son concordantes con las leyes, reglamentos y disposiciones nacionales e internacionales vigentes; su ordenamiento es en las definiciones en orden alfabético:

"Acto de Interferencia Ilícita": Son todas aquellas acciones realizadas contra personas a bordo de aeronaves e instalaciones privadas o del Estado, que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes. Se considerarán actos de interferencia ilícita las siguientes acciones:

1) Cualquier acto o intento de acción de violencia contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo, que por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave o ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo;

2) Cualquier acto o intento de acción orientada a la destrucción de una aeronave o de causarle daños que la inhabiliten para el vuelo, o que constituya peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo o en tierra;

3) Cualquier acto o intento de acción orientada a colocar en una aeronave por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave, o de causarle daños que la inhabiliten para el vuelo, o que por su naturaleza, pudieren constituir un peligro para la seguridad de la aeronave en tierra o en vuelo.

4) Cualquier acto o intento de acción orientada a dañar o destruir instalaciones o servicios para la navegación aérea, o perturbar su funcionamiento, que pudiere constituir o constituyese peligro para la seguridad de las aeronaves en tierra o en vuelo;

5) Cualquier acto o intento de acción tendente a realizar comunicaciones con informes falsos, o perturbar las comunicaciones de tal forma que pudiere constituir o constituyese peligro para la seguridad de las aeronaves en tierra o en vuelo;

6) Cualquier acto o intento de acción en que utilizando ilícita o intencionalmente cualquier arma, sustancia o artefacto, se utilizare para:

   a) Ejecutar actos de violencia que pudieren causar o que causaren lesiones graves o la muerte a una persona que este de servicio en un aeropuerto.

   b) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto o aeródromo que preste servicio a la aviación civil;

   c) Destruir o causar graves daños a una aeronave que se encuentre ubicada

en un aeródromo o aeropuerto;

d) Para perturbar o que pueda perturbar los servicios del aeropuerto o aeródromo;

"Acuerdo ADS": Plan de notificación ADS que rige las condiciones de notificación de datos ADS (o sea, aquéllos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de proporcionarse los servicios ADS).

Nota: Las condiciones del acuerdo se establecen entre el sistema terrestre y la aeronave por medio de un contrato o una serie de contratos.

"Aeródromo": Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

"Aeródromo controlado": Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

Nota: La expresión "Aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

"Aeródromo de Alternativa": Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave, cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

"Aeródromo de alternativa pos - despegue": Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

"Aeródromo de alternativa en ruta": Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta

"Aeródromo de alternativa de destino": Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Nota: El aeródromo del que despega un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

"Aeronave": Es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

"Aeronave Certificada para Volar con un Solo Piloto": Es el tipo de aeronave que el Estado de fabricación ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones

de seguridad con una tripulación mínima de un (1) piloto.

"Aeronaves Civiles": Son aquellas diferentes de las aeronaves de Estado, aunque pertenezcan al Estado.

"Aeronaves Comerciales": Son las aeronaves civiles destinadas al transporte remunerado de personas, carga o correspondencia o a otros fines comerciales, en virtud del Certificado de Explotación o autorización otorgados por la autoridad competente.

"Aeronave de Carga": Es toda aeronave que sólo transporta mercancías o bienes tangibles.

"Aeronaves de Estado": Son las militares y las destinadas exclusivamente a los servicios de aduana y policía, las demás aeronaves se consideran como aeronaves civiles, aunque pertenezcan al Estado.

"Aeronave en Vuelo": La aeronave es considerada en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termine el recorrido de aterrizaje.

"Aeronave Experimental": Es toda aeronave construida por aficionados o construida mediante un conjunto de piezas (kit) para fines recreativos o didácticos o aeronave construida o alterada para investigación, desarrollo o demostración de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad.

"Aeronave Grande": Es la aeronave con un peso máximo certificado de despegue mayor de 12,500 lbs. (5,700 Kg).

"Aeronave Pequeña": Es toda aeronave con un peso máximo certificado de despegue de 12,500 lbs. (5,700 Kg) o menos.

"Aeronaves Privadas": Son las aeronaves civiles destinadas a servicios particulares de empresas, a servicios particulares de sus propietarios y las dedicadas a fines no lucrativos.

"Aeropuerto Internacional": Es todo aeropuerto designado por el Estado en cuyo territorio esta situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de inmigración, aduanas, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.

"Aeróstato": Es la aeronave que se puede elevar y sustentar en el aire, usando un contenido de gas de menor densidad que el volumen de aire desplazado por la misma.

"Aerovía": Area de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

"Agente de Seguridad": Es la persona designada, miembro de la Policía Nacional o de cualquier organismo de seguridad del Estado, que mientras se encuentre de servicio en el aeropuerto tenga autoridad, para investigar o arrestar a cualquier persona que esté cometiendo, intente o se sospeche que esté realizando un acto delictivo, inclusive empleando las armas con

la constancia expresa de autorización para portarlas.

"Ajuste de Paso": Es el ajuste de las palas de las hélices determinado por el ángulo de pala medido en el radio y en la forma establecida en el manual de la hélice.

"Ala Delantera": Es una superficie de sustentación delantera de una configuración canard. Esta superficie puede ser fija, móvil o de geometría variable con o sin superficies de control.

"Alcance Visual en la Pista": Es la 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 misma y/o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

"Aleta de Punta": Es la superficie fuera del plano alar extendida desde el plano de sustentación. La misma puede o no tener superficies de control.

"Alteración Mayor": Es la alteración no contemplada en las especificaciones del diseño de tipo de aeronave, motor o hélice, que:

1) Puede afectar apreciablemente el peso, centro de gravedad, resistencia estructural, configuración, operación del motor, características de vuelo u otras cualidades que afectan la aeronavegabilidad; o

2) No es realizada acorde a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

"Alteración Menor": Es una alteración o cambio efectuado de acuerdo a especificaciones del diseño de Tipo.

"Altitud": Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL)

"Altitud Crítica (Motor)": Es la altitud máxima a la cual, en una atmósfera estable y a unas revoluciones por minuto (r.p.m.) especificadas, es posible mantener una potencia o una presión de admisión especificadas. A menos que se determine de otro modo, la altitud crítica es la altitud máxima a revoluciones por minuto (r.p.m.) especificadas a la cual es posible mantener:

1) Potencia máxima continua, en el caso de motores, para los cuales la potencia nominal es la misma, ya sea al nivel del mar, o a una altitud determinada; o

2) Presión de admisión máxima continua nominal, en el caso de motores recíprocos, si la potencia máxima continua es gobernada por la presión de admisión constante.

"Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH) ": Altitud o altura especificada, en la aproximación de precisión, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Nota 1. - Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH), la elevación del umbral.

Nota 2. - La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que deberia haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En operaciones de Categoria III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operación particulares.

Nota 3. - Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura de decisión" y abreviarse en la forma "DA/H."

"Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH) ": La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

Nota 1. - Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (7 pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2. - Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura de franqueamiento de obstáculos" y abreviarse en la forma "OCA/H".

"Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH) ": Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en una aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

Nota 1. - Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura mínima de descenso (MDH), la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2m. (7 pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2. - La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de la aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el extremo de la pista.

Nota 3. - Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura mínima de descenso" y abreviarse en la forma "MDA/H".

"Altitud de presión": Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

"Altitud de transición": Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

"Altitud mínima de sector": La altitud más baja que puede usarse en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m. (1,000 Pies), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 Km (25 NM) de radio, centrado en una radio ayuda para la navegación.

"Altitud de transición": Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

"Altura": Es la distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

"Aprobación para el Retorno al Servicio (Visto Bueno de Mantenimiento)": Es aprobar mediante la firma del responsable, titular de licencia aeronáutica apropiada, que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.

"Aprobado": Es la enunciación de aceptación emitida por la Autoridad de Aviación Civil en respuesta a una solicitud, al completarse el conocimiento de la misma.

"Aproximación en circuito": Prolongación en un procedimiento de aproximación por instrumentos, que permite maniobrar alrededor del aeródromo, con referencias visuales antes de aterrizar.

"Area de aterrizaje": Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

"Area de control": Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

"Area de control terminal": Area de control establecida generalmente con la Confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

"Area de maniobras": parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

"Area de movimiento": Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

"Area de señales": Area de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

"Area de Descanso en Vuelo": Es el área de descanso de los tripulantes de vuelo, dotada de las comodidades y dispositivos dispuestos para los pasajeros (ventilación, luz, mascara de

oxígeno) la cual deberá estar tan cerca como sea posible de la cabina de mando y alejada de la cocina de a bordo ("galley"), sanitario y de pasillo de circulación de pasajeros, por cortinas o paneles que no permitan, o al menos reduzcan, la entrada de luz y sonido, dotado de las comodidades y dispositivos de los pasajeros (ventilación, luz y mascara de oxigeno)

"Area Estéril", "Zona Estéril" o "Area Esterilizada" (Security): Es el área dentro del aeropuerto a la cual el acceso es controlado siguiendo un procedimiento de inspección de personas y propiedades de acuerdo con un programa de seguridad aprobado.

"Area Exclusiva" (Security): Son los sectores de las áreas de operaciones de seguridad de un aeropuerto, sobre la cual una empresa transportadora tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, para ejercer responsabilidad exclusiva, bajo un programa de seguridad aprobado o un programa conformado de acuerdo con lo establecido en este RAD.

"Area de Operaciones para Seguridad del Aeropuerto" (Security): Son todas las zonas o sectores preparadas para ser utilizadas para el aterrizaje, despegue, rodaje (taxeo), incluyendo plataformas, sistemas de navegación y comunicación aérea, edificios, hangares, etc. dentro del perímetro de un aeropuerto o aeródromo en los cuales el acceso y circulación de personas y vehículos está restringida y controlada.

"Ascenso en crucero": Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuya la masa del avión.

"Atmósfera Tipo": Es la atmósfera que se utiliza como patrón de comparación a los fines de corregir todos los valores a una atmósfera ideal, cuyos valores a nivel medio del mar son:

a) Temperatura de quince grados centígrados (15 C°);

b) Presión de 29.92" Hg (1013.25 Hpa).

"Autoridad Aeronáutica de Certificación" (Aeronavegabilidad): Es la autoridad competente del Estado de diseño de la aeronave, motor de aeronave o hélice responsable de dicho diseño.

"Autoridad Competente de Aviación Civil" o "Autoridad de Aviación Civil": Es la Autoridad Aeronáutica que ejerce las prerrogativas o facultades que le son conferidas por las leyes, reglamentos y disposiciones vigentes.

"Autorización de Control de Tránsito Aéreo": Es la autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de Control de Tránsito Aéreo.

"Autorrotación": Es la condición de vuelo de una gironave, en la cual el rotor sustentador es accionado totalmente por la acción del aire cuando la misma está en movimiento.

"Tripulantes de cabina o Auxiliares de a bordo": Son los tripulantes cuyas funciones no están directamente relacionadas con el funcionamiento de la aeronave sino esencialmente con la seguridad y atención de los pasajeros, demás tripulantes, carga o equipaje de la aeronave.

"Aviación General": Operación de aeronaves distinta de la de transporte aéreo comercial ó de la de trabajos aéreos.

"Avión": Es toda aeronave más pesada que el aire, propulsada por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

"Base Principal de Operaciones": Es la dependencia de operaciones del titular de un Certificado de Explotación de Servicios Aéreos, en la cual se encuentra su centro de despacho y control operacional principal, incluyendo la central de comunicaciones aire-tierra, dotada con el personal certificado y calificado para llevar a cabo la supervisión de carga, despachos, despachos remotos, redespachos, control operativo, etc., cuando sean aplicables.

"Canard": Es el ala delantera que puede ser fija o móvil, de geometría variable, con o sin superficies de control.

"Capitán": Ver definición de piloto al mando (PIC).

"Carga Externa": Es la carga que es llevada fuera de la aeronave.

"Categoría": En lo relacionado con los documentos del personal aeronáutico de vuelo, el término de "Categoría" se refiere a los derechos y limitaciones que pueda ejercer ese personal aeronáutico, basada en la clasificación de las aeronaves entre cuyos ejemplos se incluyen: aviones, helicópteros, planeadores, aeróstatos, etc.

"Categoría" En lo relacionado con la certificación de las aeronaves, el término de "Categoría" se refiere a la clasificación de las aeronaves basada en el uso o limitaciones de operación de las mismas, entre cuyos ejemplos se incluyen: Transporte normal, utilitario, acrobático, experimental o restringido.

"Categoría "A": Con respecto a helicópteros categoría transporte, la "Categoría "A" agrupa aquellos diseñados con motor y sistema de asimilación determinado por las especificaciones de aeronavegabilidad, utilizando operaciones de aterrizaje y despegue programados bajo el concepto de falla de motor crítico, asegurando área suficiente y adecuado rendimiento (performance) para el vuelo continuo y seguro en el caso de falla de un motor.

"Categoría Acrobática": Es la categoría que comprende a las aeronaves diseñadas para efectuar maniobras que consisten en cambios bruscos de posición, posiciones anormales o variaciones anormales de velocidad.

"Categoría "B": Con respecto a helicóptero categoría transporte, la "Categoría "B" agrupa a aquellos multimotores o monomotores que no cumplen totalmente con los requisitos de Categoría "A", no contando con capacidad asegurada para volar con falla de un motor, debiendo ser considerada la posibilidad de aterrizaje en un punto no preestablecido e inadecuado.

"Categoría Normal": Es aquella que agrupa las aeronaves limitadas a las operaciones no acrobáticas.

"Categoría Restringida": Es aquella que agrupa las aeronaves que realizan operaciones de vuelo para propósitos especiales como agrícolas, conservación de flora y fauna, reconocimiento aéreo, patrullaje, ambulancia, observación meteorológica, prospección pesquera y/o minera, tareas mar afuera (off shore), carga externa, etc.

"Categoría Transporte": Es aquella que agrupa las aeronaves certificadas de acuerdo a las especificaciones de aeronavegabilidad para aeronaves de transporte y operadas u operables de acuerdo a las limitaciones de su certificado de tipo.

"Categoría Utilitaria": Es aquella que agrupan las aeronaves certificadas para ejecutar maniobras acrobáticas limitadas, con un peso máximo de despegue de hasta 12,500 lbs. (5,700 Kg) y no más de 9 asientos, excluidos los de la tripulación.

"Certificado de Aeronavegabilidad": Es el documento público otorgado por la Autoridad de Aviación Civil que certifica que la aeronave a que se refiere, al momento de su inspección, ha sido encontrada en condiciones de aeronavegabilidad.

"Certificado de Explotación" o "Certificado de Explotador de Servicios Aéreos": Es el documento público mediante el cual se autoriza a un explotador a realizar servicios aerocomerciales.

"Chichigua (Cometa)": Es una estructura cubierta con papel, tela, metal u otro material, para ser volado en el extremo de una cuerda o cable y cuyo único apoyo es la fuerza del viento que actúa en sus superficies.

"Clase": En lo relacionado con los documentos del personal aeronáutico de vuelo, el término "Clase" se refiere a los derechos y limitaciones que pueden ejercer ese personal aeronáutico, basado en la clasificación dentro de una categoría de aeronave que tiene características similares de operación, entre cuyos ejemplos se incluyen: Monomotor, multimotor, terrestre, acuático, giroplano, helicóptero, dirigible, globo libre, etc.

"Clase": En lo relacionado con la certificación de las aeronaves, el término "Clase" se refiere a la clasificación que agrupa a aquellas que tienen características similares de propulsión u operación, entre cuyos ejemplos se incluyen: avión, giroavión, planeador, aeróstato, aeronave terrestre o anfibia e hidroavión.

"Clase": En lo relacionado con el rendimiento (performance) de los helicópteros y en lo referente a la combinación de su carga, se hacen las siguientes referencias:

1) **"Clase A":** Es la combinación en la cual la carga externa no puede moverse libremente, no se puede arrojar y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje del helicóptero que la transporta.

2) **"Clase B":** Es la combinación en la cual la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero es levantada de la tierra o el agua.

3) **"Clase C":** Es la combinación en la cual la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero permanece en contacto con la tierra o el agua.

4) **"Clase D":** Es la combinación en la cual la carga externa es diferente de las Clases "A", "B" ó "C" y la operación ha sido aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.

"Clase 1": Es un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) cumple con los requisitos de la Categoría Transporte "A".

"Clase 2": Es un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) cumple con los requisitos de la Categoría Transporte "B".

"Clase 3": Es un helicóptero monomotor o un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) exige un aterrizaje de emergencia inmediatamente después de la falla de motor.

"Coeficientes Aerodinámicos": Son los coeficientes no dimensionales para fuerzas y momentos aerodinámicos.

"Cohete": Es una aeronave propulsada por gases expulsados en expansión, generados por un motor o motores por propulsores autocontenidos, no dependiendo de la entrada de gases o cualquier sustancia desde el exterior; e incluye que cualquier parte del mismo durante la operación se separe.

"Condiciones de la Atmósfera tipo al nivel medio del mar(MSL)": son los valores ideales de presión atmosférica y temperatura del aire medidos al nivel medio del mar; temperatura 15°c. Presión atmosférica 29.92" Hg. 1,013.25 Hpa.)

"Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC)": Son las condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para vuelo visual.

"Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual (VMC)": Son las condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados para vuelo visual.

"Condiciones Bajo Reglas de Vuelos Visual (VFR)": Son las condiciones climáticas iguales o mejores a los mínimos determinados por el Capítulo 4 del Anexo 2 de la OACI, para volar bajo las reglas de vuelo visuales (VFR).

"Configuración" (Aplicado a la Aeronave): Es la combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje y todos aquellos que influyen en las

características aerodinámicas de la aeronave.

"Configuración Canard": Es la configuración en la cual la envergadura del ala delantera es substancialmente menor que la del ala principal.

"Configuración de Asientos de Pasajeros": Es el número total de asientos para pasajeros de una aeronave certificada como un tipo específico.

"Control de Calidad": Tecnicas operacionales y actividades utilizadas para cumplimentar los requisitos de calidad.

"Control de Seguridad"(Security): Son los medios para evitar que se introduzcan armas, sustancias, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

"Control de las Operaciones": En lo relacionado con la responsabilidad de un explotador de servicios aéreos, es la autoridad ejercida al respecto de la iniciación, continuación, desviación, cancelación o finalización de las operaciones en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficiencia de las mismas.

"Control Operacional": Es ejercer el control de las operaciones.

"Convalidación de una Licencia": Es la medida adoptada por la Autoridad de Aviación Civil mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia reconoce la otorgada por otro Estado contratante de la OACI.

"Combinación de Carga del Helicóptero": Es la combinación de un helicóptero y la carga externa, incluyendo los dispositivos de fijación de la misma.

"Copiloto": Es la persona titular de licencia de piloto de aeronave y habilitaciones correspondientes que sin estar al mando, presta servicio de pilotaje asistiendo al PIC (Capitán) en operaciones normales y reemplazándolo en operaciones de emergencia.

"Crepúsculo Civil": Es el período comprendido entre la noche y el día (al amanecer o matutino) o entre el día y la noche (al atardecer o vespertino) en que el disco solar se halla 6° por debajo del horizonte.

"Demostrar": A menos que el contexto lo requiera de otro modo, significa realizar prueba de cumplimiento de requisitos a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil.

"Dictamen Médico Acreditado": Es la conclusión a que han arribado uno o más expertos médicos aceptados por la Autoridad de Aviación Civil, para los fines del caso de que se trate.

"Dirección General de Aeronáutica Civil": Es el organismo público dependiente del Poder Ejecutivo de la República Dominicana autorizado por la ley para realizar las funciones de Autoridad Aeronáutica.

"Dirigible": Es el aeróstato que puede ser comandado, o dirigido y propulsado por uno o más motores.

"Dispositivo": Es cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato o accesorio incluyendo los equipos de comunicaciones que se use o trate de usar en la operación o control de una aeronave, instalado o fijado a la aeronave y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

"Droga": Es cualquier sustancia simple o compuesta de origen natural o sintético, que al ingresar al organismo puede modificar la salud de los seres vivos y que normalmente es utilizada en la preparación de medicamentos, medios diagnósticos, etc. Es toda sustancia o preparado medicamentoso que puede producir efectos estimulantes, depresivos o narcóticos.

"Droga Alucinógena": Es cualquier sustancia que se caracteriza por producir alucinaciones en quien la consume, pudiendo modificar su proceder y conducta.

"Drogas Deprimentes o Estimulantes": Es cualquier sustancia que contenga ácido barbitúrico o cualquiera de sus sales u otro derivado que es capaz de producir hábito de consumición compulsivo, que pueda producir efectos depresivos y/o estimulantes en los consumidores.

"Drogas Narcóticas": Es cualquier sustancia que sea producida directa o indirectamente extrayéndose de sustancia de origen vegetal, independientemente por medio de síntesis química o por una combinación de extracción y síntesis química, cuya enunciación consta en la Ley que regula las drogas y sustancias controladas en la República Dominicana.

"Documento de Idoneidad Aeronáutico": Es la designación genérica de las licencias, certificados de competencia y habilitaciones, mediante la cual la Autoridad de Aviación Civil, certifica la idoneidad de las personas que cumplen funciones aeronáuticas, de conformidad con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos.

"Enmienda": Es toda corrección, modificación o adición realizada a este Reglamento.

"Entrenador Básico de Vuelo por Instrumentos": Es el equipo utilizado en la instrucción de vuelo, que está equipado con instrumental apropiado y que simula el medio ambiente de la cabina de pilotaje en condiciones de vuelo por instrumentos.

"Entrenador Sintético de Vuelo": Es cualquiera de los tres (3) tipos de ayudas para la instrucción en los cuales se simulan las condiciones de vuelo de una aeronave, denominadas simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo y entrenador básico de vuelo por instrumentos.

"Entrenador para Procedimientos de Vuelo (CPT)": Es el equipo utilizado en la instrucción de vuelo, que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos, las instalaciones y sistemas mecánicos y eléctricos y características de vuelo de una aeronave de una clase determinada.

"Empresa de Transporte Aéreo": Es toda persona física o jurídica que mediante certificado de explotación de servicios aerocomerciales, tiene la facultad de realizar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo con carácter regular o no regular, de conformidad con disposiciones legales vigentes.

"Empuje de Despegue": Respecto a motores de turbina, significa el empuje desarrollado bajo condiciones estáticas a una altitud y temperatura atmosférica específica, condiciones de revoluciones por minuto (r.p.m.) del eje rotor y la temperatura de gases de escape máximas.

"Empuje Mínimo (IDLE)": Es el empuje obtenido con la palanca de control de potencia del motor colocada en la posición del tope mínimo de potencia.

"Estado del Explotador": Es el Estado en el cual está ubicada la oficina principal del explotador de la aeronave o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

"Estado de Matrícula": Es el Estado en el cual está matriculada una aeronave.

"Explotador de Aeronave": Es la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia aún sin fines de lucro.

"Explotador de Servicios Aéreos": Es la persona física o jurídica autorizada por la Autoridad de Aviación Civil a ejercer los servicios consignados en su Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales.

"Explotador Extranjero de Servicios Aéreos": Es la persona física o jurídica autorizada por la Autoridad de Aviación Civil del país donde se halla certificada la misma y autorizada por la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana a ejercer servicios aerocomerciales consignados en el permiso de operación emitido en la República Dominicana.

"Estructura de Aeronave": Es el fuselaje con sus componentes (largueros, larguerillos, costillas, mamparos, nácelas, capotes, empenajes, etc.); las superficies aerodinámicas fijas y móviles, tren de aterrizaje y todas las partes, accesorios o controles de cualquier descripción que pertenezca a una aeronave, pero no incluye motores o hélices.

"Factor de Carga": La relación entre una carga especificada y el peso de la aeronave, expresándose la carga especificada en función de las fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones por choque con el terreno.

"Fases Críticas de Vuelo": Son las fases de operación de una aeronave, que incluyen el rodaje (taxeo), despegue, aterrizaje y todas las operaciones de vuelo conducidas por debajo de los diez mil (10,000) pies, a excepción de aquellas en velocidad de crucero. Es la fase crítica de seguridad.

"Federal Aviation Regulations" (Regulaciones Federales de Aviación), "F.A.R." o "FAR": Son las regulaciones federales que rigen la Aviación Civil en los Estados Unidos de América.

"Girodino": Es una gironave cuyos rotores son normalmente accionados por un motor para el despegue, vuelo estacionario, aterrizaje y para vuelo hacia adelante en parte de su rango de velocidades, y cuyo medio de propulsión consiste usualmente en hélices convencionales independientes del sistema rotor.

"Giroavion": Aerodino propulsado por motor, que se mantiene en vuelo en virtud de la relación del aire sobre uno o más rotores.

"Giroplano": Es la gironave cuyos rotores no son accionados por el motor, excepto para el arranque inicial, pero los mismos son hechos para girar por acción del aire cuando el giroplano está en movimiento, cuyo medio de propulsión consiste normalmente en hélices convencionales independientes del sistema de rotor.

"Globo": Aeróstato no propulsado por motor de forma usualmente esférica, que puede ser llenado con aire caliente o con un gas ligero. Cuando el globo es inflado, desplaza una cantidad de aire mayor que su peso. Esto produce un levantamiento aerostático que causa que el globo flote en el aire.

"Habilitación": En lo que se refiere a las licencias y certificados de competencia del personal aeronáutico civil, la "habilitación" es la autorización inscrita en una licencia o certificado de competencia o asociada a ella, de la cual forma parte; y en la cual se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicho documento de idoneidad aeronáutico.

"Hélice": Es el dispositivo para propulsar una aeronave que posee palas sobre un eje accionado por un motor, y que cuando gira produce por su acción sobre el aire, un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación. El mismo puede incluir componentes para motores de turbina.

"Helicóptero": Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por el motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

"Helipuerto": Es el aeródromo o área definida sobre tierra, agua o una estructura artificial, y sus instalaciones destinadas a ser utilizadas total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de los helicópteros.

"Instrucción Reconocida": Es el programa especial de instrucción que la Autoridad de Aviación Civil aprueba que se lleve a cabo para cumplir con los requisitos de conocimientos relacionados con una licencia, certificado de competencia o habilitación.

"Instrumento": Es el dispositivo que usa un mecanismo interno para indicar en forma visual o auditiva la actitud, altitud o la operación de una aeronave o de una parte de la misma. Se incluyen los dispositivos electrónicos para el control automático de la aeronave en vuelo.

"Joint Aviation Requirements" (Conjunto de Requerimientos de Aviación), "J.A.R." o

"JAR": Son las regulaciones emanadas de la Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) de la Unión Europea.

"Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL)": Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave que podría prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección del rendimiento (performance).

"Lista de Equipo Mínimo (MEL)": Lista del equipo mínimo (MEL) que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

"Lista Maestra de Equipo Mínimo" o "Master MEL" (MMEL)": Lista establecida por el fabricante para un determinado tipo de aeronave con aprobación del Estado de fabricación, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

"Manual de Operaciones": Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

"Manual de Operaciones Aprobado del Explotador": Es el manual que contiene los procedimientos, instrucciones y orientación o políticas de un explotador de servicios aéreos, que permiten al personal de dicho explotador desempeñar sus obligaciones, de conformidad con las instrucciones aprobadas y los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos.

"Manual de Operación de la Aeronave": Manual, aceptable para el estado del explotador, que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre el rendimiento (performance), detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves.

"Manual de vuelo": Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

"Manual de Vuelo Aprobado de la Aeronave (AFM)": Es el manual relacionado con las instrucciones e información que necesitan los miembros de tripulación de vuelo para la operación segura de la aeronave.

"Masa Máxima": Es la masa máxima certificada de despegue.

"Mantenimiento": Trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: Reacondicionamiento, reparación, inspección, remplazo de piezas, modificación o

rectificación de defectos.

"Mantenimiento Preventivo": Son las operaciones de preservación o el cambio de partes estándares que no significan operaciones de montaje complejas, tal como se enuncia en el Apéndice A del RAD 43.

"Material Explosivo": Es el material sólido, líquido o gaseoso capaz de producir una explosión.

"Material Inflamable": Es el material sólido, líquido o gaseoso susceptible de inflamarse rápidamente.

"Material a Prueba de Fuego":

1) Con respecto a materiales y partes utilizadas para contener el fuego en una zona de incendio definida, aquel capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas al fin para el cual fue diseñado.
2) Con respecto a otros materiales y partes, es aquel que puede resistir el calor asociado con un incendio por lo menos igual que el acero, o mejor que éste en dimensiones apropiadas para el propósito que son usados.

"Material Resistente a la Inflamación": Significa no susceptible de quemarse violentamente cuando es encendido.

"Material Resistente a la Llama": Significa no susceptible de combustión, evitando la propagación de la llama más allá de los límites de seguridad, después de sacar la fuente de ignición.

"Material Resistente al Fuego":

1) Con respecto a láminas o miembros estructurales, significa la actitud para resistir el calor asociado con fuego, al menos tan bien como las aleaciones de aluminio, en dimensiones adecuadas para el fin que son usados; y

2) Con respecto a las líneas transportadoras de fluido, partes del sistema hidráulico, alambrado eléctrico, soportes, comando de motor, significa que puedan ejecutar las funciones para la cual fueron diseñadas, bajo el calor y otras condiciones que puedan ocurrir cuando se produce un incendio en el lugar respectivo.

"Medio Adecuado para el Descanso en Vuelo de los Tripulantes": Es la litera o medio similar, que le permita el descanso horizontal del tripulante, ubicado en un área de descanso a bordo. Si se destina un asiento de pasajeros en lugar de la litera, éste deberá ser reclinable y permitir mantener las extremidades inferiores del tripulante a un nivel superior a las caderas del mismo. (Ver definición de área de descanso en vuelo).

"Mercancía Peligrosa": Es cualquier objeto o sustancia que cuando se transporte por vía

aérea, puedan constituir un riesgo para la salud de tripulantes y pasajeros, o pudiere constituir un riesgo para seguridad de la aeronave o propiedades de terceros.

"Método Recomendado": Es toda especificación de características físicas, configuración, material, rendimiento (Performance), personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo al Convenio de Chicago, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

"Mínimos de Utilización de Aeródromo": Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;

b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de mínima de descenso (MDH), la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m. (7 pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 1: La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria e vuelo deseada. En el caso de la aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

Nota 2: Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura mínima de descenso" y abreviarse en la forma "MDA/H".

"Motor Crítico": Es el motor cuya falla afecta en forma más adversa el rendimiento o las cualidades de control de una aeronave.

"Motor de Aeronave": Es el motor que es usado o está destinado a ser usado para propulsar una aeronave a través del aire.

"Motor de Aspiración Normal": Es el motor recíproco de aeronave cuya máxima potencia sólo se puede desarrollar al nivel del mar.

"Motor Sobrealimentado": Es el motor recíproco de aeronave cuya máxima potencia se puede obtener desde el nivel del mar y que puede ser mantenida hasta una altitud mayor establecida .

"Navegación de Area (RNAV)": Es el método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a una estación en superficie o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas o de una combinación de ambas.

"Nivel": Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

"Nivel de Crucero": Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

"Nivel de Vuelo": Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1,013.2 Hpa. Separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1.- Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

a) Se ajuste al QNH, indicará la altitud;

b) Se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;

c) Se ajuste a la presión de 1,013.2 hpa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Nota 2.- Los términos "altura" y "altitud", usados en la Nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

"Noche": Es el período comprendido entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino. Ver definición crepúsculo civil.

"Norma": Es toda especificación de características físicas, configuración material, rendimiento (performance), personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que de acuerdo al Convenio de Chicago, se ajustarán los Estados Contratantes. En el caso que sea imposible su cumplimiento, el artículo 38 del Convenio de Chicago estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al consejo.

"Operador": Es toda persona que teniendo el uso legitimo de una aeronave y el poder de dirección sobre la misma, la utiliza por cuenta y provecho propio con fines comerciales.

"Operación Aérea": Es toda acción ejecutada respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la regularidad y eficacia del mismo y de la seguridad de la aeronave utilizada.

"Operación de Aproximación y Aterrizaje por Instrumentos": Las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

1. Operación de Aproximación y Aterrizaje que no es de Precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que no utiliza guía electrónica de trayectoria de planeo.

2. Operación de Aproximación y Aterrizaje de Precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo con mínimos determinados por la categoría de la operación.

"Categorías de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión":

2.1. **Operación de Categoría I (CAT I):** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 pies) y con una visibilidad no inferior a 800 m., o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

2.2. **Operación de Categoría II (CAT II):** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m. (200 pies), pero no inferior a 30 m. (100 pies), y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

2.3. **Operación de Categoría IIIA (CAT IIIA):** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos:

2.3.1. Hasta una decisión inferior a 30 m. (100 limitación de altura de decisión y

2.3.2. Con un alcance visual en la pista no inferior a 200 m. Pero no inferior a 50 m.

2.4. **Operación de Categoría IIIB (CAT IIIB):** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos:

2.4.1. Hasta una altura de decisión no inferior a 15 m. (50 ft), o sin limitación de altura de decisión; y

2.4.2. Con un alcance visual en la pista inferior a 200m, pero no inferior a cincuenta 50 m.

2.5. **Operación de Categoría IIIC (CAT IIIC):** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

Nota: Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (es ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT IIIA, pero con un RVR de la CAT IIIB, se consideraría operación de la CAT IIIB, y una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II).

"Operaciones Extendidas sobre Agua":

1) Con respecto a aeronaves que no sean helicópteros, es una operación sobre agua en una distancia horizontal de más de (50) millas náuticas (NM) desde la línea más cercana de la costa.

2) Con respecto a helicópteros, es una operación sobre agua a una distancia horizontal de más de (50) millas náuticas (NM) desde la línea más cercana de la costa y más de (50) millas náuticas (NM) desde la estructura de un helipuerto.

"Paracaídas": Es el dispositivo destinado y usado para retardar la caída de un cuerpo u objeto a través del aire.

"Performance de Navegación Requerida (RNP)": Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Nota: La performance y los requisitos de navegación se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.

"Período de Descanso": Es todo período de tiempo en tierra durante el cual el explotador releva de todo servicio a un (os) miembros de la tripulación de vuelo.

"Período de Descanso en Vuelo": Es todo período en el cual durante un vuelo un miembro de la tripulación es relevado de toda función a bordo, para cumplir en medios adecuados con el descanso impuesto para los períodos máximos de vuelo y de servicio. El período de descanso en vuelo no podrá ser eximido del período de servicio del tripulante, ni tampoco considerado para el cumplimiento de los períodos de descanso en tierra.

"Pilotaje": Es la navegación aérea realizada por referencia visual con la superficie terrestre.

"Pilotar": Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo por personal competente.

"Piloto al Mando" (PIC): Es la persona titular de licencia de piloto de aeronave y habilitaciones correspondientes, responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante un vuelo.

"Piloto Segundo al Mando" (SIC): Es la persona titular de licencia de piloto de aeronave y habilitaciones correspondientes, responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el período de vuelo en que el PIC se encuentre cumpliendo con los períodos de descanso correspondientes.

"Plan Operacional de Vuelo": Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la Performance del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

"Planeador": Es la aeronave no propulsada por motor, que puede sustentarse en vuelo principalmente a causa de reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

"Potencia al Eje": Es la potencia entregada por el motor de una aeronave al eje de salida.

"Potencia de Despegue":

1) Con respecto a motores recíprocos, significa la potencia al freno desarrollada en condiciones de atmósfera estable, al nivel del mar, en condiciones de máxima revolución por minutos (r.p.m.) del cigüeñal y máxima presión de admisión aprobado para el despegue normal, limitado su uso contínuo al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor; y

2) Con respecto a motores de turbina, significa la potencia desarrollada bajo condiciones estáticas normales de una altitud y temperatura definida bajo las condiciones de máximas revoluciones por minutos (r.p.m.) del eje rotor y temperatura de gases de escape, aprobadas para el despegue normal, y limitado su uso continuo, al período de tiempo indicado en las especificaciones aprobadas del motor.

"Presión de Admisión": Es la presión absoluta medida en el punto apropiado en el sistema de admisión y normalmente expresado en pulgadas de mercurio o Hpa. (hectopacales)

"Procedimiento": Es el modo de acción o método utilizado para alcanzar un objetivo previamente definido.

"Programa de Seguridad" (Security): Es el plan adoptado destinado a proteger personas aeronaves, instalaciones y bienes de terceros contra actos de interferencia ilícita.

"Propietario de Aeronave": Es la persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculada una aeronave en el Registro de Propiedad Aeronáutica de la República Dominicana.

"Referencia Visual de Pista": Es la sección de ayudas visuales del área de aproximación, que debe estar a la vista durante el tiempo suficiente para que el piloto pueda realizar una evaluación de su posición con relación a la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de una aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista prevista para el aterrizaje.

"Registrador de Datos de Vuelo" (FDR): Es el equipo destinado a registrar parámetros de vuelo, comunicaciones, sonidos, etc., a fin de acumular información para ser analizada especialmente en la investigación de incidentes o accidentes de aviación.

"Registro de Mantenimiento (record)": Es el historial de los trabajos de mantenimiento, tiempo total de servicio y situación del programa de mantenimiento aprobado de la aeronave, motor de aeronave, hélice y parte o dispositivo, el cual debe ser apropiadamente resguardado y respaldado.

"Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD)": Es el documento legal que contiene disposiciones emanadas del Poder Ejecutivo, reglamentando las actividades de aviación civil en la República Dominicana de conformidad a las leyes vigentes.

"Renovación" En lo referente a licencias, certificados de competencia y/o habilitacion, es la acción administrativa del Estado emisor de un documento de idoneidad aeronáutica, en la cual los privilegios acordados para dicho documento, son restablecidos por un nuevo período.

"Reparación Mayor": Es toda reparación que:

1) Si es realizada en forma incorrecta, puede afectar el peso, centro de gravedad, resistencia estructural, configuración, operación del motor, características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad; o

2) No se puede realizar por medio de operaciones elementales.

"Reparación Menor": Es la reparación que no sea una reparación mayor.

"Revalidación": En lo referente a licencias, certificados de competencia y/o habilitaciones, es la acción administrativa del Estado emisor de un documento de idoneidad aeronáutica, en la cual los privilegios acordados para dicho(s) documento(s), son ratificados para un nuevo período, a fin de que el documento se mantenga en vigencia.

"Revisión General (Overhaul)": Es el trabajo técnico aeronáutico que se ejecuta en una aeronave y/o sus componentes para llevarla a su condición de aeronavegabilidad original.

"Rodaje" (Taxeo): Son las maniobras realizadas por una aeronave en la plataforma, calles de rodaje y/o pista de un aeródromo, mediante la utilización de la potencia de su motor o motores.

"Rotor de Cola": Es el rotor que sirve ya sea para contrarrestar en una gironave el efecto del torque del rotor principal o para maniobrarla alrededor de uno o más de sus tres ejes principales.

"Rotor Principal": Es el rotor que suministra la sustentación principal a una gironave.

"Segmento de Vuelo": Es el tiempo de vuelo sin parada entre dos aeródromos.

"Segundo al Mando (SIC)": Es el piloto que está designado por el explotador a ser el segundo al comando de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

"Servicio de Control de Tránsito Aéreo": Servicio suministrado con el fin de :

a) prevenir colisiones:

1) entre aeronaves; y

2) en el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos; y

b) acelerar y mantener adecuadamente el movimiento del tránsito aéreo

"Simulador de Vuelo": Es el equipo utilizado en la instrucción de vuelo que proporciona una representación exacta de la cabina de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto que puede simular positivamente las funciones de mandos, instalaciones y sistemas mecánicos, sistema eléctrico, medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, rendimiento (performance) y características de vuelo de ese tipo de aeronave.

"Sistema de Comunicación de Largo Alcance (LRCS)": Es un sistema en conexión con satélites de datos de alta frecuencia u otro sistema de comunicación que se extiende más allá del horizonte.

"Sistema Navegación de Largo Alcance (LRNS)": Es una unidad electrónica de navegación aprobada para ser usada como equipo primordial en navegación, bajo reglas de vuelo por instrumento (IFR). Debe constar al menos, de un (1) navegador inercial (INS) o un (1) sistema de posicionamiento global (GPS).

"Taller de Reparación Aeronáutico": Es toda persona física o jurídica autorizada por la Autoridad de Aviación Civil, para efectuar estudios, análisis técnicos, pruebas, ensayos, reparaciones, revisiones, mantenimiento, alteraciones, modificaciones y/o reconstrucciones de aeronaves o componentes de ellas. Comprende al personal, equipos, herramientas, instalaciones, documentación técnica y los procedimientos escritos de ejecución de dichos trabajos.

"Carreteo o Rodaje": Funcionamiento a bajo régimen desde la puesta en marcha inicial del motor hasta el recorrido de despegue y entre el momento de salida de la pista y el momento que se para (n) definitivamente el motor o los motores.

"TCAS": Es el sistema de alerta de tránsito aéreo y prevención de colisiones.

"TCAS I": Es el sistema TCAS que utiliza interrogaciones y respuestas desde un interrogador (transponder) de a bordo y proporciona al piloto información de tránsito.

"TCAS II": Es el sistema TCAS que utiliza interrogaciones y respuestas desde un interrogador (transponder) de a bordo y proporciona al piloto información de tránsito en [illegible]ano vertical y de como evitar este tránsito.

"TCAS III": Es el sistema TCAS que utiliza interrogaciones y respuestas desde un interrogador (transponder) de a bordo y proporciona al piloto información de tránsito además del plano(s) horizontal en el plano vertical y de cómo evitar este tránsito.

"Techo de nubes": La altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6,000 m. (20,000 ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

"Tiempo en Servicio": En lo referente a los motores y sus accesorios, es el tiempo transcurrido desde el momento que el motor se pone en funcionamiento, hasta que el motor se detiene.

"Tiempo de Instrucción con Doble Mando": Es el tiempo de vuelo transcurrido durante el cual una persona recibe instrucción en vuelo que le es impartida por parte de un piloto debidamente autorizado.

"Tiempo de Instrumentos": En lo referente a instrucción de pilotos, es el tiempo de vuelo por instrumentos (real o simulado) o el tiempo de vuelo en entrenador sintético de vuelo.

"Tiempo de Servicio" (Duty Time): En lo concerniente a los tripulantes, es todo tiempo en que el tripulante se encuentra a disposición del explotador para ejercer sus funciones específicas, así como otras actitudes concernientes a dichas funciones entre las cuales podemos enunciar adiestramientos, tiempos de reserva (stand by), etc.

"Tiempo en Servicio" (On Duty Time): En lo concerniente a la tripulación y referido a un vuelo, es el período que comienza una (1) hora antes del horario de programación del vuelo hasta treinta (30) minutos después de finalizado el mismo en destino.

"Tiempo de Vuelo": En lo concerniente al avión, es el tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse por su propia fuerza para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo calzo a calzo.

"Tiempo de Vuelo": En lo referente a helicóptero, es el tiempo total transcurrido desde que el helicóptero pone en marcha su rotor principal para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

"Tiempo de Vuelo": En lo referente a los planeadores, es el tiempo total transcurrido, desde que se inicia el vuelo, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

"Tiempo de Vuelo por Instrumentos": Es el tiempo durante el cual se pilotea una aeronave, solamente por medio de los instrumentos, sin referencias visuales a puntos externos.

"Tiempo de Vuelo Solo": Es el tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto es el único ocupante de la aeronave.

"Tiempo en Entrenador": Es el tiempo durante el cual el alumno piloto, o el piloto, practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos en un entrenador sintético de vuelo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

"Tipo de Aeronave": Es el término utilizado con respecto a la certificación, clasificación, excepciones y limitaciones de las aeronaves de un mismo diseño básico.

"Trabajo Aéreo": Comprende toda actividad comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas, en función complementaria de aquellas, que no sean servicios de transporte aéreo, incluyendo taxi aéreo. Entre ellas podemos enunciar:

a) Aerofotografía, aerocinematografía y aerofotogrametría.

b) Publicidad y propaganda aérea.
c) Explotación por medio de aeronaves del suelo y subsuelo.
d) Actividades aéreas para el fomento de la producción agrícola.
e) Prospección pesquera.
f) Aspersiones, fumigaciones o espolvoraciones para fines sanitarios.
g) Aspersiones, fumigaciones o espolvoraciones o siembras aéreas para fines agrícolas; y
h) Otras actividades aerocomerciales distintas del transporte aéreo público.

"Tránsito Aéreo": Comprende todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo, excluyendo el área de carga y de estacionamiento.

"Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)": Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede percibir un accidente y funcionar automáticamente o bien ser activado manualmente, de los cuales existen varios tipos.

"Transporte Aéreo": Es la sucesión de actos que tienden al traslado de una persona o cosa de un punto a otro por la vía aérea, utilizando una aeronave.

"Transporte Aéreo Internacional": Es el realizado desde un punto situado en el territorio dominicano hacia un punto situado en el territorio de otro Estado, o realizado entre dos puntos del territorio dominicano habiéndose establecido una escala intermedia en el territorio de otro Estado extranjero.

"Transporte Aéreo Interno o de Cabotaje": Es el realizado entre dos o más puntos del territorio dominicano.

"Transportista": Es toda persona certificada y avalada mediante certificado de explotación o permiso de operación para transportar personas o cosas, sea propietario de la aeronave o detentador legítimo de la misma.

"Tripulación": Es todo el personal que realiza funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves. Podrá estar conformada por el capitán de la aeronave o piloto al mando de ella, los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos, radioperadores, auxiliares de a bordo y los inspectores de la Autoridad de Aviación Civil en ejercicio de sus funciones en vuelo.

"Tripulación de Vuelo": Son aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para el funcionamiento de la aeronave.

"Velocidad Calibrada": Es la velocidad indicada de una aeronave, corregida por posición y error de instrumentos. La velocidad calibrada es igual a la velocidad verdadera en la atmósfera estándar a nivel del mar.

"Velocidad Indicada": Es la velocidad de una aeronave según indicación del velocímetro, calibrado para reflejar el flujo de la atmósfera estándar comprensible adiabáticamente a nivel del

mar, no corregido por errores del sistema.

"Velocidad Máxima con Flaps Extendidos" (V_{FE}): Es la mayor velocidad permisible con los flaps de ala en una posición extendida.

"Velocidad Máxima con Tren de Aterrizaje Extendido" (V_{LE}): Es la velocidad máxima a la que puede volar una aeronave con el tren de aterrizaje extendido.

"Velocidad Máxima de Operación del Tren de Aterrizaje" (V_{LO}): Es la velocidad máxima a la que se puede extender o retractar con seguridad el tren de aterrizaje.

"Velocidad Segura de Despegue" (V_2): Es la velocidad de referencia obtenida después del despegue en la cual el régimen de ascenso puede ser alcanzado con un motor inoperativo.

"Velocidad Verdadera": Es la velocidad de una aeronave relativa al aire.

"Visibilidad de Vuelo": Es el promedio de distancia horizontal hacia adelante, desde la cabina de una aeronave en vuelo, a la cual objetos prominentes no iluminados se pueden ver e identificar durante el día y objetos prominentes iluminados se pueden ver e identificar durante la noche.

"Visibilidad en Tierra": Es la visibilidad en un aeródromo indicada por un observador competente.

"Vuelo Acrobático": Son las maniobras intencionalmente realizadas con una aeronave que implican un cambio brusco de su actitud o variación de velocidad anormales.

"Zona de Parada": Es el área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

"Zona de Seguridad Restringida": En lo referente a la seguridad aeroportuaria, es el área de un aeropuerto o aeródromo, edificio o instalación de cualquier clase, cuyo acceso está restringido y controlado para los fines de seguridad y protección.

"Zona Libre de Obstáculos": Area rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

"Zona peligrosa": Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

"Zona prohibida": Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual esta prohibido el vuelo de las aeronaves.

"Zona prohibida": Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual esta restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

1.2 Abreviaturas y Símbolos.

"ACAS"	Sistema anticolisión de a bordo.
"ACC"	Centro de Control de Area.
"AD"	Airworthiness Directives (Directivas de Aeronavegabilidad).
"ADF"	Radiogoniómetro automático.
"AFP/PMA"	Aprobación de fabricación de Partes.
"AG"	Aviación General.
"AGL"	Nivel sobre el terreno.
"AIP"	Publicación de Información Aeronáutica.
"AIRMET"	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura.
"AIS"	Servicio de Información Aeronáutica.
"AMSL"	Sobre el nivel medio del mar.
"AOC"	Certificado de operador aéreo.
"APP"	Aproximación.
"ASR"	Radar de Vigilancia de Area Terminal.
"ATC"	Control de Tráfico Aéreo.
"ATIS"	Servicio automático de información del área terminal.
"CAS"	Velocidad calibrada.
"CAT I"	Sistema de aproximación de precisión Categoría I.
"CAT II"	Sistema de aproximación de precisión Categoría II.
"CAT III"	Sistema de aproximación de precisión Categoría IIII.
"CNS/ATM"	Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo.
"CNS"	Comunicaciones, navegación y vigilancia.
"COM"	Servicio de comunicaciones aeronáuticas.
"CONSOLA"	Clase de baja o mediana frecuencia de largo alcance para ayuda de la navegación.
"DA"	Directivas de Aeronavegabilidad (Airworthiness Directives)
"DGNSS"	Sistema mundial de navegación por satélite diferencial.
"DH"	Altura de decisión.
"DME"	Equipo radiotelemétrico.
"EAS"	Igualdad de Velocidad.
"FAA"	Administración Federal de Aviación.
"FIC"	Centro de información de vuelo.
"FIR"	Región de información de vuelo.
"FIS"	Servicio de información de vuelo.
"FM"	Desde (seguida de la hora a la que se pronostica que se iniciará el cambio meteorológico).
"GS"	Velocidad respecto al suelo.
"HF"	Alta frecuencia.
"HIRL"	Sistema Luces de pista alta intensidad.

"IAS"	Velocidad indicada.
"IDA"	Tipo de localizador de ayuda direccional.
"IFR"	Reglas de vuelo por instrumentos.
"ILS"	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
"IM"	Radiobaliza interna.
"IMC"	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
"INS"	Sistema de navegación inercial.
"INT"	Intersección.
"IRS"	Sistema de referencia inercial.
"LCT"	Tiempo civil local.
"LDA"	Distancia de aterrizaje disponible/localizador-tipo de ayuda direccional.
"LFR"	Radio de alcance de baja frecuencia.
"LMM"	Radiofaro de localización intermedia.
"LOC"	Localizador ILS.
"M"	Numero mach.
"MAA"	Máxima altura autorizada para IFR.
"MALS"	Sistema luces de aproximación de media intensidad.
"MALSR"	Sistema de luces de aproximación de mediana intensidad con indicador de luces de alineamiento de pista.
"MCA"	Altitud mínima de cruce.
"MCA"	Altitud mínima de crucero.
"MDA"	Altitud mínima de descenso.
"MEA"	Altitud mínima en ruta.
"MET"	Servicios meteorológicos para la navegación aérea.
"MM"	Radiobaliza intermedia.
"MNPS"	Especificaciones de mínimo rendimiento para la navegación.
"MOCA"	Altitud mínima de franqueamiento de obstáculo.
"MRA"	Altitud mínima de recepción.
"MSL"	Nivel medio del mar.
"MWO"	Oficina de vigilancia meteorológica.
"NAV"	Navegación.
"NDB"	Radiofaro no direccional.
"NM"	Millas náuticas.
"NOPT"	No procede giro registrado.
"NOTAM"	Aviso al personal encargado de las operaciones de vuelo.
"OAC"	Centro de control de área oceánica.
"OEL"	Un motor inoperativo.
"OM"	Radiobaliza exterior.
"OTE/TSO"	Orden técnica estándar.
"PAR"	Radar de aproximación de precisión.
"PRS"	Radar primario de vigilancia.
"RACF"	Centro regional de pronóstico de área.
"RAD"	Reglamento Aeronáutico Dominicano.
"RAI"	Indicador de alineación de pista.
"RAIL"	Sistema luces alineación centro de pista.
"RBN"	Radiofaro.

"RCC"	Centro coordinador de rescate.
"RCL"	Eje de pista.
"RCLL"	Luces de eje de pista.
"RCLS"	Sistema luces centro de pista.
"REIL"	Luces identificación fin pista.
"RNAV"	Navegación aérea.
"RNP"	Performance requerida de navegación.
"RR"	Notifique llegada a (RRB, RRC. etc., en orden).
"RVR"	Alcance visual en la pista.
"RVSM"	Mínimo de separación vertical reducida.
"SALS"	Sistema luces p/aproximación corto.
"SAR"	Servicio de búsqueda y rescate.
"SARP"	Normas y métodos recomendados.
"SIGMET"	Información relativa a fenómenos meteorológicos.
"SSALS"	Sistema luces para aprox. corto simplificada.
"SSALSR"	Sistema luces para aprox. corto con luces de alineamiento con la pista.
"SSR"	Radar secundario de vigilancia.
"SSR Modo A/C"	Radar secundario de vigilancia Modo A/C.
"SSR Modo S"	Radar secundario de vigilancia Modo S.
"TACAN"	Ayuda navegación aérea frecuencia ultra alta.
"TAF"	Pronóstico de aeródromo.
"TAS"	Velocidad real verdadera.
"TCAC"	Centro de avisos de ciclones tropicales.
"TCAS"	Sistema de alerta de tránsito aéreo y prevención de colisiones.
"TDIL"	Luces de zona de contacto
"TDZ"	Zona de toma de contacto
"TVOR"	VOR terminal.
"TWR"	Torre de control.
"UTC"	Tiempo universal coordinado.
"V_1"	Velocidad de decisión en despegue.
"V_2"	Velocidad mínima de despegue asegurado.
"VA"	Cenizas volcánicas.
"V_A"	Velocidad de maniobra de diseño.
"VAAC"	Centro de aviso de cenizas volcánicas.
"V_B"	Velocidad de diseño para máxima intensidad de ráfaga.
"V_C"	Velocidad de crucero de diseño.
"V_D"	Velocidad de picada de diseño.
"V_{DF} o M_{DF}"	Velocidad de picada demostrada en vuelo.
"V_F"	Velocidad de diseño con flaps extendidos.
"V_{FC} o M_{FC}"	Velocidad máxima de características de estabilidad.
"V_{FE}"	Velocidad máxima con flaps extendidos.
"VFR"	Reglas de vuelo visual.
"V_H"	Velocidad máxima en vuelo nivelado con potencia máxima continúa.
"V_{LE}"	Velocidad máxima con tren de aterrizaje extendido.
"V_{LO}"	Velocidad máxima de operación del tren de aterrizaje.
"V_{MC}"	Velocidad mínima de control con el motor crítico inoperativo.

"VMC"	Condiciones meteorológicas para vuelo visual.
"V_{MO} o MMO"	Velocidad máxima de operación.
"V_{NE}"	Velocidad de no exceder.
"V_{NO}"	Velocidad máxima de crucero estructural.
"VOLMET"	Información meteorológica para aeronaves en vuelo.
"VOR"	Radiofaro omnidireccional VHF.
"VORTAC"	VOR y TACAN combinados.
"V_R"	Velocidad de rotación.
"V_S"	Velocidad de pérdida.
"V_{S0}"	Velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje.
"V_{S1}"	Velocidad de pérdida para una configuración específica.
"V_X"	Velocidad mejor ángulo ascenso.

1.3 Reglas Gramaticales.

a) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:

i) Las palabras que denotan el singular incluyen el plural.

ii) Las palabras que denotan el plural incluyen el singular; y

iii) Las palabras que denotan el género masculino incluyen el femenino.

b) La palabra:

i) **"Deberá":** Es usada para indicar un requerimiento obligatorio, y en ningún modo sujeta a discusión para su cumplimiento.

ii) **"Puede":** Es usada en el sentido de permitir y es sinónimo de preferencia no obligatoria.

iii) **"Incluye":** Significa comprende, contiene, adiciona.

c) La frase:

"Ninguna persona puede" o "Una persona no puede": Significa que ninguna persona es requerida, autorizada o permitida a realizar la acción descrita.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 21

- PROCEDIMIENTOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES

RAD 21 - Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes

Indice

Sección "A" - Generalidades

21.1 Aplicabilidad.
21.2 Falsificación de solicitudes, informes o registros (records).
21.3 Notificación de falla, mal funcionamiento y defecto.
21.5 Manual de vuelo de la aeronave.

Sección "B" - Certificado de Tipo

21.11 Aplicabilidad.
21.13 Elegibilidad.
21.15 Solicitud de convalidación de certificado de tipo.
21.17 Designación de regulaciones aplicables.
21.19 Cambios que requieren un nuevo certificado de tipo.
21.21 Convalidación de certificado de tipo para aeronaves de categorías normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte, globo libre tripulado, aeronaves de clasificación especial; motores para aeronaves y hélices.
21.29 Convalidación de certificado de tipo para productos de importación.
21.31 Diseño de tipo.
21.33 Inspecciones y pruebas.
21.41 Certificado de tipo.
21.45 Derechos del titular de un certificado de tipo.
21.49 Disponibilidad.
21.50 Instrucciones para la aeronavegabilidad continuada y manuales de mantenimiento del fabricante.
21.51 Vigencia.

Sección "C" - Certificado de Tipo Provisional

(Ver página respectiva)

Sección "D" - Cambios a los Certificados de Tipo

(Ver página respectiva)

Sección "E" - Certificado de Tipo Suplementario

21.111 Aplicabilidad.
21.113 Requerimientos de certificados de tipo suplementario.
21.115 Requerimientos aplicables.
21.117 Emisión del certificado de tipo suplementario.
21.119 Derechos.

Sección "F" - Producción bajo Certificado de Tipo Solamente

(Ver página respectiva)

Sección "G" - Certificado de Producción

(Ver página respectiva)

Sección "H" - Certificado de Aeronavegabilidad

21.171	Aplicabilidad.
21.173	Elegibilidad.
21.175	Clasificación de los certificados de aeronavegabilidad.
21.177	Enmiendas o modificaciones.
21.179	Traspasos.
21.181	Vigencia.
21.182	Identificación de aeronaves.
21.183	Emisión de certificado de aeronavegabilidad estándar para aeronaves categoría: Normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte, globos libres tripulados y aeronaves de clase especial.
21.185	Emisión de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves categoría restringida.
21.187	Emisión de certificado de aeronavegabilidad múltiple.
21.189	Emisión de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría limitada.
21.191	Certificados experimentales.
21.193	Certificados experimentales: Generalidades.
21.195	Certificados experimentales: Aeronaves utilizadas en estudios de mercados, demostraciones para venta y entrenamiento de tripulaciones del comprador.
21.197	Características de los permisos especiales de vuelo.
21.199	Emisión de permiso especial de vuelo.
21.200	Requisitos generales.

Sección "I" - Certificado de Aeronavegabilidad Provisional

(Ver página respectiva)

Sección "J" - Procedimientos para Autorizar Opción Delegada

(Ver página respectiva)

Sección "K" - Aprobación de Materiales, Partes, Accesorios y Procedimientos

21.301	Aplicabilidad.
21.303	Partes para reemplazo o modificaciones.
21.305	Aprobación de materiales, partes, procesos y dispositivos.

Sección "L" - Aprobaciones de Aeronavegabilidad para Exportación

21.321 Aplicabilidad.
21.323 Elegibilidad.
21.325 Aprobación de aeronavegabilidad para exportación.
21.327 Solicitud.
21.329 Emisión de certificado de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase I.
21.331 Emisión de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase II.
21.333 Emisión de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase III.
21.335 Responsabilidad de los exportadores.
21.337 Cumplimiento de inspecciones y revisiones generales (overhaul).
21.339 Certificado especial de aeronavegabilidad para exportación de aeronaves.

Sección "M" - Procedimiento para la Autorización de Centros de Reparación para Ejecutar Alteraciones Mayores

(Ver página respectiva)

Sección "N" - Aprobación de Motores, Hélices, Materiales, Accesorios y Partes para Importación

21.500 Aprobación de motores y hélices.
21.502 Aprobación de materiales, accesorios y partes.

Sección "O" - Autorización de Orden Técnica Estándar (OTE/TSO)

21.601 Aplicabilidad.
21.617 Aceptación de artículos importados fabricados bajo una (OTE/TSO).
21.619 Incumplimiento.

Sección "A" - Generalidades

21.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD establece:

1) Procedimientos requeridos para la emisión de convalidación de certificado de Tipo, certificado de Tipo Suplementario, certificado de aeronavegabilidad, certificado de aeronavegabilidad para exportación y tarjetas de aeronavegabilidad para exportación de productos (Clase I, II y III);

2) Reglas por las que deben regirse los titulares de cualquier certificado especificado en el párrafo (a)(1) de esta sección; y

3) Métodos para la aprobación de ciertos materiales, partes, accesorios, y procedimientos.

b) Para los fines de este RAD, el término "Producto" significa aeronave, motor de aeronave o hélice.

21.2 Falsificación de solicitudes, informes o registros (records).

a) Ninguna persona física o jurídica realizará o causará la realización de:

1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa sobre cualquier solicitud para obtener un certificado o una convalidación de certificado de acuerdo a este RAD.

2) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o informe que sea requerido para ser conservado, realizado o utilizado para mostrar cumplimiento con cualquier requisito para la emisión o el ejercicio de los derechos de cualquier certificado o convalidación de acuerdo a este RAD.

3) Cualquier reproducción para un propósito fraudulento de cualquier certificado o convalidación emitidos bajo este RAD.

4) Cualquier alteración de cualquier certificado o convalidación emitidos bajo este RAD.

b) La comisión por cualquier persona física o jurídica de un acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección podría constituir motivo para la suspensión o revocación de cualquier certificado o convalidación emitidos bajo este RAD.

21.3 Notificación de falla, mal funcionamiento y defecto.

a) Todo titular de certificado de tipo, certificado de tipo suplementario, certificado de tipo para partes, materiales, accesorios y OTE, deberá notificar a la Autoridad de Aviación Civil en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas después de ser descubierto o haber sido informado de cualquier falla, defecto o mal funcionamiento de cualquier producto, parte o pieza usada en aviación y que puede ser causa de cualquiera de los casos mencionados en párrafo (c) de esta sección.

b) La notificación inicial podrá ser hecha por el método más rápido (teléfono, telegrama, telex, correo electrónico (e-mail), etc.) y deberá ser seguida de una notificación por escrito que contendrá como mínimo la información que se detalla a continuación:

1) Matrícula de la aeronave;
2) Tipo y modelo de la aeronave;
3) Identificación de piezas, parte, conjunto, sistema o accesorio;
4) Número de serie correspondiente; y
5) Naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.

c) Las siguientes novedades deberán ser notificadas de acuerdo a lo indicado en los párrafos (a) y (b) de esta sección:

1) Incendios causados por falla, mal funcionamiento o defecto de sistemas y/o de equipos.
2) Falla del sistema de escape de motor, cuyo mal funcionamiento o defecto puedan causar daños al motor, a la estructura adyacente, equipo y/o componentes.
3) Acumulación o circulación de gases tóxicos o nocivos en la cabina de mando o de pasajeros.
4) Mal funcionamiento, falla o defecto del sistema de control de hélice.
5) Falla estructural de la pala o cubo de la hélice o del rotor de helicóptero.
6) Pérdida de líquidos inflamables, en áreas donde normalmente existe una fuente de ignición, conexiones a las mismas o puntos calientes.
7) Falla del sistema de freno causada por falla estructural o de material.
8) Defectos o fallas significativas en la estructura primaria de la aeronave causada por cualquier condición de uso (fatiga, baja resistencia, corrosión, etc.).
9) Cualquier vibración anormal, mecánica o aerodinámica causado por mal funcionamiento, defecto o falla de origen estructural o de sistemas.
10) Falla de motor o alguno de sus componentes.
11) Cualquier mal funcionamiento, defecto o falla estructural en los sistemas de controles de vuelo que cause interferencia al control normal de la aeronave, así como que anulen y/o afecten sus cualidades de vuelo.
12) Pérdida de una o más fuentes de potencia eléctrica o del sistema hidráulico o neumático durante una operación específica de la aeronave.
13) Falla o mal funcionamiento en más de un instrumento indicador de velocidad, actitud o altitud durante una operación específica de la aeronave.

b) Además de los documentos requeridos en (b) y (c), el informante deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil, cuando ésta lo solicite, todos los estudios, análisis, pruebas y cálculos que él pueda realizar, con el objeto de determinar las causas de fallas, mal funcionamiento, defectos y/o incidentes ocurridos o detectados en algún producto certificado autorizado.

21.5 Manual de vuelo de la aeronave.

a) El titular de un certificado de Tipo, incluyendo certificado de Tipo Suplementario, cuya aeronave está siendo sometida a convalidación por la Autoridad de Aviación Civil, deberá entregar un manual de vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica de certificación al propietario de cada aeronave amparada por dicho certificado.

b) El manual de vuelo de la aeronave indicado en el párrafo (a) de esta sección debe contener la siguiente información:

1) Las limitaciones de operación y demás informaciones requeridas para ser incluidas en el manual de vuelo de la aeronave en las placas de identificación y/o marcaciones de acuerdo con los requisitos bajo los cuales la aeronave ha sido certificada.

2) Si las reglas bajo la cual fue certificada la aeronave no determinan las temperaturas ambientes máximas para establecer las limitaciones de operación del enfriamiento del motor, entonces la máxima temperatura ambiente para la cual fue demostrado el enfriamiento del motor debe ser enunciada en la sección de información de rendimiento (performance) del manual de vuelo.

Sección "B" - Certificado de Tipo

21.11 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los procedimientos requeridos para la convalidación de certificados de tipo suplementario, certificado de tipo para aeronaves, motores de aeronaves y hélices, certificado de tipo para partes, materiales, accesorios y OTE, emitidos bajo los estándares de aeronavegabilidad establecidos por las Autoridades Conjuntas de Aviación (Joint Aviation Authorities (JAA)) de la Unión Europea, aceptadas por la comunidad internacional y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Américas (FAA).

21.13 Elegibilidad.

Cualquier persona física o jurídica interesada puede solicitar la convalidación de un certificado de tipo, basándose en las reglas, requisitos y procedimientos prescritos en el presente RAD.

21.15 Solicitud de convalidación de certificado de Tipo.

a) La solicitud para convalidación de un certificado de tipo será confeccionada en un formulario, en la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

b) La solicitud para la convalidación de un certificado de tipo de motor de aeronave deberá ser acompañada de sus características técnicas y de operación, así como de sus limitaciones de operación

c) La solicitud para la convalidación de un certificado de tipo de hélice deberá ser acompañada de las características técnicas y de operación, así como también de limitaciones de operación.

21.17 Designación de regulaciones aplicables.

a) El solicitante de una convalidación de un certificado de tipo deberá demostrar que la aeronave, motor de aeronave, hélice, certificado de tipo suplementario, certificado de tipo para partes, materiales, accesorios y OTE, satisfacen los requisitos de seguridad de su certificado de tipo original.

21.19 Cambios que requieren un nuevo certificado de tipo.

Cualquier persona física o jurídica que proponga cambiar un producto deberá hacer una nueva solicitud de certificado de tipo, si:

a) La Autoridad de Aviación Civil determina que el cambio propuesto al diseño, configuración, potencia, límites de potencia (motores), limitaciones de velocidad (motor), peso u

otra modificación similar es de una magnitud o complejidad tal que se requiere un estudi profundo y completo para determinar su cumplimiento con las regulaciones aplicables;

b) El cambio propuesto para aeronaves de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter o transporte, si el cambio propuesto es en:

1) El número de motores o rotores; o

2) En motores o rotores que usen diferentes principios de propulsión o para rotore que empleen diferentes principios de operación.

c) El cambio propuesto para un motor de aeronave afecte su principio de operación.

d) El cambio propuesto para una hélice afecte su número de palas o el principio de operació del cambio de paso.

21.21 Convalidación de certificado de tipo para aeronaves de categorías normal, utilitari acrobática, commuter, transporte, globo libre tripulado, aeronaves de clasificació especial; motores para aeronaves y hélices.

Un solicitante tendrá derecho a solicitar la convalidación de un certificado de tipo para u aeronave de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter y transporte, globo libre tripulad aeronave de clasificación especial, motores para aeronaves y/o hélices, sólo si la aeronave, mot de aeronave o hélice posee un certificado de tipo que cumple las especificaciones aeronavegabilidad establecidas en la sección 21.17.

21.29 Convalidación de un certificado de tipo para productos de importación.

a) Una convalidación de certificado de tipo puede ser emitida a un producto fabricado en Estado extranjero con el cual la República Dominicana tenga un acuerdo para la aceptación productos para la importación/exportación y el que ha de ser importado a la Repúbli Dominicana si:

1) El Estado en que el producto ha sido fabricado certifica y la Autoridad Aviación Civil concuerda con ello, que el producto ha sido examinado, probado se encuentra que cumple:

i) Los requisitos aplicables a nivel de ruido, ventilación de combustible emisión de gases del Estado de fabricación.

ii) Los requisitos aplicables establecidos en la sección 21.17.

2) El solicitante ha presentado los datos técnicos requeridos por la Autoridad Aviación Civil concernientes a lo establecido en la sección 21.15 y l antecedentes indicados en 21.41 (a)(b) y (c).

3) Los manuales, avisos, listados y marcaciones del instrumental, requerido por los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables (y de ruido, cuando corresponda) deben ser presentados en idioma español o inglés. Excepto que:

i) Los avisos para información de pasajeros bajo condiciones normales o de emergencia deben estar en español o en español e inglés (bilingüe).

ii) Los avisos que indican cargas en los compartimientos de carga y equipajes deben estar en español o español/inglés (bilingüe).

b) En caso de no existir un acuerdo bilateral para aceptación de importación y exportación de esos productos, el certificado de Tipo para el producto importado podrá ser otorgado basándose en la legitimación del certificado de Tipo emitido por el país de origen, si los productos cumplen los requisitos establecidos en los párrafos (a)(1) al (a)(3) inclusive de esta sección, aquéllos de las secciones 21.15 y 21.17, así como cualquier otro requisito adicional que sea juzgado necesario por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Salvo disposición en contrario de la Autoridad de Aviación Civil, queda establecido que los gastos que sé originen por la convalidación de un certificado de Tipo serán a cargo del solicitante.

21.31 Diseño de Tipo.

El diseño de Tipo consta de:

a) Planos y especificaciones, un listado de los mismos necesarios para demostrar la configuración geométrica de la aeronave, motor de aeronave o hélice y las características de diseño del producto que demuestren el cumplimiento de los requisitos que le sean aplicables de acuerdo a este RAD.

b) Toda información sobre dimensiones, materiales y procesos, necesaria para definir la resistencia estructural del producto;

c) La sección "Limitaciones de Aeronavegabilidad" de las "Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada" que se requieren de acuerdo a lo establecido en las especificaciones aplicables o como sea requerido de otra manera por la Autoridad de Aviación Civil; y

d) Cualquier otro dato necesario para permitir por comparación la determinación de las características de aeronavegabilidad y de ruido de venteo de combustible y emisión de gases (cuando sean aplicables) de otros productos de similares características.

21.33 Inspecciones y pruebas.

a) El solicitante deberá permitir que personal de la Autoridad de Aviación Civil de aeronavegabilidad realice cualquier inspección, prueba en vuelo y/o en tierra que considere

necesarios para determinar el cumplimiento de los requerimientos aplicables que determina el presente RAD. Sin embargo salvo la previa autorización contraria concedida por la Autoridad de Aviación Civil:

1) Ninguna aeronave, motor de aeronave, hélice o partes de las mismas podrá ser presentada a la Autoridad de Aviación Civil para prueba, a menos que haya sido demostrado el cumplimiento con los párrafos (b)(2) a (b)(4) de esta sección para esa aeronave, motor de aeronave, hélice o partes de las mismas; y

2) Ningún cambio podrá ser hecho a una aeronave, motor de aeronave, hélice o partes de las mismas, entre el momento en que fue verificado el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos (b)(2) a (b)(4) de esta sección y el momento en que el producto es presentado a la Autoridad de Aviación Civil para su prueba.

b) El solicitante deberá ejecutar todas las inspecciones y pruebas necesarias para demostrar a la Autoridad de Aviación Civil:

1) El cumplimiento de los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y ruido de aeronaves, ventilación de combustible y emisión de gases de escape;

2) Que los materiales y productos estén en conformidad con las especificaciones en el diseño de Tipo;

3) Que las partes de los productos estén en conformidad con los planos en el diseño de Tipo; y

4) Que los procesos de fabricación, construcción y montaje estén en conformidad con aquellos especificados en el diseño de Tipo.

21.41 Certificado de Tipo.

Todo Certificado de Tipo incluye:

a) El diseño de Tipo.

b) Las limitaciones de operación.

c) Las hojas de datos del certificado de Tipo.

d) Las regulaciones aplicables de este RAD (incluidas las condiciones especiales), de las cuales la Autoridad de Aviación Civil disponga cumplimiento, y

e) Cualquier otra condición o limitación prescritas por la Autoridad de Aviación Civil para obtener un nivel adecuado de seguridad del producto.

21.45 Derechos del titular de un certificado de tipo.

El titular o licenciatario de un certificado de tipo para un producto puede obtener:

a) En caso de certificado de motores de aeronaves, en caso de aeronave después de cumplir con las secciones 21.173 hasta 21.189 de este Reglamento, un certificado de aeronavegabilidad;

b) Aprobación para su instalación en aeronave certificada en el caso de motores de aeronaves o hélices, obtener aprobación para su instalación en aeronaves certificadas;

c) En el caso de cualquier producto, una vez que haya cumplido con lo establecido en las secciones 21.133 hasta 21.163 de este Reglamento, obtener un certificado de producción para el producto con certificado de Tipo; y

d) Obtener aprobación para partes de reemplazo para tales productos.

21.49 Disponibilidad.

Siempre que le sea requerido por la Autoridad de Aviación Civil el titular de un certificado de Tipo deberá presentarlo para su verificación.

21.50 Instrucciones para la aeronavegabilidad continuada y manuales de mantenimiento del fabricante.

El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

21.51 Vigencia.

La convalidación de un certificado de Tipo estará vigente hasta que sea cancelado, suspendido, revocado o que una fecha de terminación sea establecida de otro modo por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "C" - Certificado de Tipo Provisional

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "D" - Cambios a los Certificados de Tipo

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "E" - Certificado de Tipo Suplementario

21.111 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las reglas para la emisión de certificado de tipo suplementario.

b) La Autoridad de Aviación Civil determinará los casos o proyectos presentados, que sea acreedores a un certificado de tipo suplementario.

c) El certificado de tipo suplementario es el certificado emitido por la Autoridad de Aviació Civil en caso de aprobar la realización de una modificación mayor o alteración mayor al diseño d tipo, que no sea lo suficientemente importante como para exigir un nuevo certificado de tipo.

21.113 Requerimientos de certificados de tipo suplementario.

a) Cualquier persona física o jurídica que altere un producto al realizar un cambio mayor a diseño de tipo que no sea lo suficientemente importante como para requerir una nueva solicitu para un certificado de tipo de acuerdo con la sección 21.19 de este Reglamento, solicitará a l Autoridad de Aviación Civil un certificado de tipo suplementario, salvo que el propietario de u certificado de tipo del producto mencionado puede solicitar una enmienda al certificado de tip original.

b) La solicitud deberá ser hecha en un formulario de la manera prescrita por la Autoridad d Aviación Civil conteniendo todos los datos necesarios y suficientes que determinen l modificación o alteración que se desee introducir al diseño de tipo aprobado.

21.115 Requerimientos aplicables.

a) Todo solicitante de un certificado de tipo suplementario deberá demostrar que el product modificado o alterado satisface los requerimientos aplicables especificados en las secciones 34 36 de este Reglamento y en el Anexo 16 (volúmenes I y II) de Convenio de Aviación Civi Internacional, así como los requisitos de seguridad del certificado de tipo original.

b) El solicitante de un certificado de tipo suplementario, deberá satisfacer los requisitos de l sección 21.33 de este Reglamento para cada cambio al diseño de tipo.

21.117 Emisión del certificado de tipo suplementario.

a) Un solicitante se hará acreedor de un certificado de tipo suplementario si cumple con las exigencias de las secciones 21.113 y 21.115 de este Reglamento.

b) Un certificado de tipo suplementario consta de:

1) La aprobación de la Autoridad de Aviación Civil del cambio efectuado al diseño d Tipo del producto; y

2) El certificado de tipo previamente otorgado para el producto.

21.119 Derechos.

El titular de un certificado de tipo suplementario puede:

a) En el caso de aeronaves, obtener certificados de aeronavegabilidad;

b) En el caso de otros productos, obtener la aprobación para su instalación en aeronaves certificadas; y

c) Obtener un certificado de producción para el cambio al diseño de tipo, aprobado por el respectivo certificado de tipo suplementario.

Sección "F" - Producción bajo Certificado de Tipo Solamente

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "G" - Certificado de Producción

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "H" - Certificado de Aeronavegabilidad

21.171 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad.

21.173 Elegibilidad.

Cualquier propietario de una aeronave matriculada en la República Dominicana, o su representante legal, podrá solicitar a la Autoridad de Aviación Civil un certificado de aeronavegabilidad para dicha aeronave.

La solicitud del certificado de aeronavegabilidad deberá hacerse en el formulario y de la manera establecida por la Autoridad de Aviación Civil.

21.175 Clasificación de los certificados de aeronavegabilidad.

a) Certificados de aeronavegabilidad estándar son los certificados de aeronavegabilidad emitidos para aeronaves con certificado de Tipo validado en las categorías: Normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte; también para globos libres tripulados y para aeronaves designadas por la Autoridad de Aviación Civil como clases especiales de aeronaves.

b) Certificado de aeronavegabilidad especial son los certificados de aeronavegabilidad restringido, limitado, permiso especial de vuelo y experimental.

21.177 Enmiendas o modificaciones.

Un certificado de aeronavegabilidad puede ser enmendado o modificado solamente por la Autoridad de Aviación Civil.

21.179 Traspaso.

El certificado de aeronavegabilidad es traspasado con la aeronave que ampara.

21.181 Vigencia.

a) A menos que se renuncie a él, sea suspendido, revocado, o que de otra manera la Autoridad de Aviación Civil establezca una fecha de terminación se rige de la siguiente manera:

1) Certificados de aeronavegabilidad estándar, certificados de aeronavegabilidad especial, y certificados de aeronavegabilidad emitidos para aeronaves categoría restringida o limitada son efectivos por un año calendario a partir de su fecha de emisión siempre que el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

sean realizados de acuerdo con los RAD 43, 39 y 91 mientras la aeronave esté matriculada en la República Dominicana.

2) Un certificado de aeronavegabilidad especial para aeronave experimental será efectivo por períodos de un año a partir de la fecha de emisión o renovación, a menos que la Autoridad de Aviación Civil indique un período menor.

b) El propietario o explotador de la aeronave deberá cuando se le requiera, tener disponible el certificado de aeronavegabilidad para su inspección por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Cuando un certificado de aeronavegabilidad, caduque, se suspenda, revoque o quede anulado, el explotador o propietario de la aeronave que ampara, deberá devolverlo a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 10 (diez) días calendarios posteriores a la fecha de caducidad o de suspensión, revocación o anulación.

21.182 Identificación de aeronaves.

a) Todo solicitante de certificado de aeronavegabilidad deberá demostrar que su aeronave está identificada como se indica en el RAD 45.

21.183 Emisión de certificado de aeronavegabilidad estándar para aeronaves categoría: Normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte, globos libres tripulados y aeronaves de clase especial.

Todo solicitante debe cumplir los requisitos establecidos en esta sección para recibir un certificado de aeronavegabilidad:

a) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

b) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

c) **Aeronaves importadas:** Un solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave importada y cuyo certificado de Tipo se haya convalidado de acuerdo a la sección 21.29 de este RAD, tiene derecho a un certificado de aeronavegabilidad estándar si el Estado de certificación de la aeronave certifica y la Autoridad de Aviación Civil concuerda con ello, que la aeronave corresponde al diseño de Tipo y está en condiciones de operar con seguridad.

d) **Otras aeronaves:** Un solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave no comprendida en los párrafos (a) hasta (c) de esta sección, tiene derecho a un certificado de aeronavegabilidad estándar, si:

1) Demuestra ante la Autoridad de Aviación Civil que la aeronave conforma el diseño de Tipo aprobado bajo un certificado de Tipo Suplementario emitido por la Autoridad Aeronáutica de certificación y tiene cumplidas las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables.

2) La aeronave excepto aquella aeronave certificada como experimental, a la que con anterioridad le haya sido emitido otro certificado de aeronavegabilidad según esta sección, ha sido inspeccionada según las reglas del programa de inspecciones para 100 horas indicadas en la sección 43.15 y se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad por:

   i) El fabricante de la aeronave;

   ii) El titular de un certificado taller de reparaciones aeronáutico según el RAD 145;

   iii) El titular de una licencia vigente de técnico de mantenimiento adecuadamente habilitada para el tipo de aeronave, emitida según el RAD 65; o

   iv) El titular de un certificado de explotador de servicios aéreos emitido de acuerdo a los RAD 121 ó 135 que tenga una organización de mantenimiento aprobada para ese tipo de aeronave; y

3) La Autoridad de Aviación Civil establece después de una inspección que la aeronave concuerda con un certificado de Tipo convalidado y está en condiciones de operar con seguridad.

e) **Requerimientos sobre el nivel de ruidos**: No obstante lo establecido en esta sección, para la emisión original del certificado de aeronavegabilidad estándar debe cumplirse además con lo siguiente:

1) Para aeronaves de categoría transporte de más de 5700 Kgs. y aeronaves propulsadas por motores de turbina no se emitirá certificado de aeronavegabilidad estándar a menos que la Autoridad de Aviación Civil considere que el diseño de Tipo cumple con los requisitos del nivel de ruidos aplicables, además de los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes de esta sección. El cumplimiento de lo prescrito en este párrafo debe ser certificado por el Estado de fabricación de la aeronave, en lo referente a los requisitos de ruido aplicables del Estado en el cual la aeronave se fabricó.

2) Para aeronave de 5,700 Kg o menos, propulsada por hélices, de la categoría normal, utilitario, acrobática, commuter o transporte excepto aquellas aeronaves diseñadas para "operaciones aéreas agrícolas", como se define en la sección 137.3 de este reglamento, como es efectivo desde 1 de enero del 1966, o para dispensar

materiales para combatir incendios para las cuales la sección 36.1583 de este reglamento, que no haya tenido tiempo de vuelo antes de la fecha aplicable especificada en el RAD 36 de este Reglamento, ninguna norma de certificado de aeronavegabilidad esta originalmente emitida bajo esta sección, a menos que el solicitante demuestre que el diseño de tipo cumple con los requisitos de ruido establecido en el RAD 36 de este Reglamento, en adición a los requisitos aplicables de aeronavegabilidad en esta sección. Para aviones importados, el cumplimiento con este párrafo está demostrado si el Estado en el cual el avión fue fabricación certifica y la Autoridad de Aviación Civil encuentra que los requisitos aplicables del RAD 36 de este Reglamento o los requisitos aplicables de ruido de avión del Estado de fabricación y cualquiera otros requisitos que la Autoridad de Aviación Civil pueda ordenar para indicar que los niveles de los ruidos no son mayores que en las normas y métodos internacionales recomendados.

f) **Requisitos de salida de emergencia de pasajeros:** No obstante todas las disposiciones de esta sección, todo solicitante para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave de la categoría transporte, deberá cumplir con lo establecido en el RAD 25.

g) **Requisitos de ventilación de combustible y emisión de gases de escape:** No obstante todas las disposiciones de esta sección, ningún certificado de aeronavegabilidad será emitido, a menos que la aeronave cumpla con los requisitos aplicables establecidos.

21.185 Emisión de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves categoría restringida.

a) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

b) El solicitante para la primera emisión de un certificado de aeronavegabilidad para una aeronave importada con certificado de tipo en categoría restringida convalidado y que cumple con la sección 21.19 del RAD tiene derecho a un certificado de aeronavegabilidad categoría restringida para operaciones de "propósito especial" si la Autoridad de Aviación Civil decide que dicha aeronave se encuentra acorde con el diseño de tipo y además en condiciones de operación segura.

c) Requisitos sobre el nivel de ruido:

Para aviones de 5700 Kgs. o menos, propulsados por hélice (excepto aeronaves diseñadas para "operaciones agrícolas" o para dispersar materiales para combatir incendios), no se procederá a la emisión original del certificado de aeronavegabilidad, categoría restringida, bajo esta sección, a menos que la autoridad aeronáutica de certificación del Estado de fabricación de la aeronave certifica y la Autoridad de Aviación Civil concuerda con ello, que la aeronave cumple los requisitos que proporcionan niveles de ruido iguales o inferiores a los establecidos en la reglamentación vigente de dicho Estado.

d) Para los fines de esta sección, una operación de "propósito especial" incluye las operaciones de:

1) Propósitos agrícolas, fumigación, siembra, control de ganados y animales depredadores, etc.;

2) Conservación de la flora y de la fauna silvestre;

3) Aerofotogrametría, fotografía aérea, levantamientos de mapas, exploración de recursos minerales y naturales;

4) Patrullaje de redes e instalaciones oleoductos, gasoductos, líneas de alta tensión, canales;

5) Control meteorológico estimulación de precipitaciones;

6) Publicación aérea, escritura en el cielo, remolques de mangas y carteles, propaganda sonora u otras formas de publicidad aérea;

21.187 Emisión de certificado de aeronavegabilidad múltiple.

a) Un solicitante para un certificado de aeronavegabilidad en categoría restringida y en una o más de otras categorías tiene derecho a un certificado de aeronavegabilidad múltiple, si:

1) Demuestra cumplimiento con los requisitos para todo categoría, cuando la configuración de la aeronave se corresponde con la de dicha categoría; y

2) Demuestra que la aeronave puede ser convertida de una categoría a otra, por remoción o adición del equipamiento necesario, utilizando medios mecánicos simples.

b) El explotador de la aeronave certificada bajo esta sección deberá hacer inspeccionar la misma en un taller de reparaciones aeronáutico habilitado en la categoría correspondiente, para determinar su estado de aeronavegabilidad toda vez que la aeronave sea convertida de la categoría restringida a otra categoría para transportar pasajeros, a menos que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que esto no es necesario para el resguardo de la seguridad en cada caso particular.

21.189 Emisión de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría limitada.

a) El solicitante de un certificado de aeronavegabilidad para una aeronave en categoría limitada tiene derecho al certificado de aeronavegabilidad cuando:

1) Demuestra que la aeronave posee un certificado de Tipo convalidado en la categoría limitada y que la aeronave esta acorde con lo determinado en el certificado de Tipo; y

2) La Autoridad de Aviación Civil decida después de la pertinente inspección (que incluye vuelos de prueba hechos por el solicitante), que la aeronave se encuentra en buen estado de conservación y mantenimiento y que la misma está en condiciones para una operación segura.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede establecer otras condiciones y limitaciones necesarias para una operación segura.

21.191 Certificados experimentales.

Estos certificados son emitidos para los siguientes propósitos:

a) **Investigación y desarrollo:** Para probar nuevas concepciones de diseño de aeronaves, nuevos equipos para aeronaves, nuevas instalaciones en aeronaves, nuevas técnicas operacionales o nuevos empleos para la aeronave.

b) **Demostración de cumplimiento con las regulaciones de aeronavegabilidad:** El desarrollo de vuelos de pruebas y otras operaciones para la demostración de cumplimiento con las regulaciones de aeronavegabilidad, incluyendo los vuelos necesarios para verificación de alteraciones mayores y vuelos para demostrar el cumplimiento con los requisitos de funcionamiento y confiabilidad de los sistemas.

c) **Entrenamiento de tripulación:** Entrenamiento de tripulaciones de vuelo del solicitante.

d) **Exhibición:** De las cualidades de vuelo de la aeronave, su desempeño o características inusuales en demostraciones aéreas, cinematográficas, televisivas o divulgaciones similares, entrenamiento de tripulaciones para mantener la eficiencia en vuelos de exhibición, incluyendo la realización de los vuelos (para las personas que exhiban la aeronave) hacia y desde tales demostraciones y divulgaciones aéreas.

e) **Carreras aéreas:** Participar en competencias aéreas incluyendo para los participantes, el entrenamiento para tales competencias y efectuar los vuelos desde y hacia los lugares de carrera.

f) **Estudios de mercado:** Utilización de la aeronave para los propósitos de estudio de mercado, demostración de ventas y entrenamiento de tripulación para clientes, únicamente dentro de lo establecido en la sección 21.195.

g) **Operación de aeronave construida por aficionado:** Operación de una aeronave la cual ha sido fabricada y ensamblada en su mayor parte, o totalmente, por una o varias personas quienes han emprendido el proyecto de construcción sólo para su propia educación o recreación.

h) **Operación de aeronave fabricada de un conjunto de piezas (kit):** Operación de una aeronave que ha sido ensamblada por una persona desde un conjunto de piezas (kit) fabricado por una tercera persona sin la supervisión y el control de calidad del fabricante de este conjunto de piezas (kit).

21.193 Certificados experimentales: Generalidades.

El solicitante de un certificado experimental deberá suministrar la siguiente información:

a) Una declaración, en un formulario y del modo prescrito por la Autoridad de Aviación Civil, definiendo el empleo propuesto para la aeronave;

b) Suficiente información o datos que identifiquen la aeronave, tales como fotografías, planos, etc.

c) Cualquier otra información pertinente que la Autoridad de Aviación Civil considere necesaria para la seguridad en general, después de haber sido inspeccionada por ella.

d) En el caso de una aeronave que se desee utilizar con propósitos experimentales, se deberá presentar, adicionalmente:

1) La finalidad del experimento;

2) El tiempo estimado o números de vuelos requeridos para los experimentos;

3) Las áreas sobre las cuales se llevará a cabo el experimento.

21.195 Certificados experimentales: Aeronaves utilizadas en estudios de mercados demostraciones para venta y entrenamiento de tripulaciones del comprador.

a) Un fabricante de una aeronave producida en la República Dominicana tiene derecho a un certificado experimental para una aeronave que se usará en estudio de mercadeo, demostraciones para venta o entrenamiento de tripulantes del comprador.

b) El fabricante de motores de aeronaves que haya alterado una aeronave con certificado de Tipo por la instalación de certificado de Tipo fabricados en la República Dominicana, tiene derecho a un certificado experimental para tal aeronave.

c) La persona que haya alterado el diseño de Tipo de una aeronave con certificado de Tipo puede solicitar un certificado experimental para la aeronave alterada, si la usa para estudio de mercadeo, demostraciones de venta, entrenamiento de tripulación del comprador, siempre que la aeronave original antes de la alteración haya tenido certificado de Tipo en categoría normal utilitaria, acrobática o transporte y se haya convalidado con anterioridad a la alteración.

d) Un solicitante para un certificado experimental bajo esta sección tiene derecho a dicho certificado si, adicionalmente a lo establecido en la sección 21.193:

1) Ha establecido e implementado un programa de inspección y mantenimiento para asegurar la conservación del estado de aeronavegabilidad de la aeronave; y

2) La aeronave ha volado por lo menos 50 (cincuenta) horas, o al menos 5 (cinco) horas si es una aeronave modificado pero con certificado de Tipo previamente convalidado, o el tiempo que la Autoridad de Aviación Civil considere pertinente establecer.

21.197 Características de los permisos especiales de vuelo.

a) Un permiso especial de vuelo puede ser emitido para una aeronave que no puede cumplir la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables pero que está capacitada para realizar operaciones de vuelo con seguridad, para los siguientes propósitos:

1) Traslado de la aeronave al lugar en que se le ejecutará mantenimiento, reparación, alteración o almacenamiento;

2) Entrega o exportación de la aeronave;

2) Evacuación de la aeronave desde áreas con inminentes amenazas de daño.

21.199 Emisión de permiso especial de vuelo.

a) El solicitante de un permiso especial de vuelo debe someter una declaración de la manera que lo prescriba la Autoridad de Aviación Civil, indicando lo siguiente:

1) Propósito del vuelo;

2) Itinerario previsto;

3) La tripulación requerida para operar la aeronave y sus equipamientos en forma adecuada y segura (por ejemplo, piloto, copiloto, navegador, etc.);

4) Los motivos, en caso de existir, por los cuales la aeronave no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables;

5) Cualquier restricción que el solicitante considere necesaria para la operación segura de la aeronave; y

6) Cualquier otra información considerada como necesaria por la Autoridad de Aviación Civil para establecer limitaciones de operación.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede realizar o requerir que el solicitante realice las inspecciones apropiadas o las pruebas necesarias para verificar la seguridad operativa de la aeronave.

21.200 Requisitos generales.

a) Toda aeronave de matrícula civil que sobrevuele territorio dominicano deberá mantener a bordo su certificado de aeronavegabilidad vigente.

b) Toda aeronave con matrícula dominicana, para poder operar, deberá poseer un certificado de aeronavegabilidad vigente.

c) La Autoridad de Aviación Civil podrá suspender, revocar, cancelar o invalidar un certificado de aeronavegabilidad, si considera que la operación de la aeronave puede tornarse insegura o peligrosa.

d) La Autoridad de Aviación Civil podrá establecer las limitaciones y/o restricciones que estime pertinentes a cada certificado de aeronavegabilidad.

e) La Autoridad de Aviación Civil no expedirá un certificado de aeronavegabilidad para aeronaves que no posean un certificado de matrícula vigente.

f) El propietario o explotador de la aeronave deberá, permitir las inspecciones que la Autoridad de Aviación Civil considere necesarias para asegurar la conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.

g) En caso de vencimiento del certificado de aeronavegabilidad estándar y/o especial, el explotador propietario de la aeronave, a través de su representante legalmente autorizado, debe solicitar a la Autoridad de Aviación Civil la renovación del mismo. Esta renovación sólo podrá realizarse una vez que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que la aeronave está de acuerdo con su diseño de Tipo aprobado bajo un certificado de Tipo o certificado de Tipo suplementario validado, tiene cumplidas las directivas de aeronavegabilidad aplicables y se le ha realizado el mantenimiento establecido por el fabricante de la aeronave, motor de aeronave y hélice o aquel autorizado por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "I" - Certificados de Aeronavegabilidad Provisional

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "J" - Procedimientos para Autorizar Opción Delegada

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisió original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines d facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean d lugar.

Sección "K" - Aprobación de Materiales, Partes, Accesorios y Procedimientos

21.301 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe requisitos referidos a los métodos para la aprobación de materiales, partes, accesorios y procedimientos.

21.303 Partes para reemplazos o modificaciones.

a) Excepto lo prescrito en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá producir partes para reemplazos o modificaciones destinadas a su venta para la instalación en productos con certificado de tipo, a menos que sea producida de acuerdo con una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP/PMA), emitida bajo esta sección.

b) Esta sección no tiene aplicación en los siguientes casos:

1) Partes producidas según un certificado de tipo o certificado de producción de aeronaves, motores de aeronaves o hélices.

2) Partes producidas por un propietario explotador para mantener o alterar su propio producto.

3) Partes producidas según Orden Técnica Estándar (OTE/TSO).

4) Partes estandarizadas tales como tuercas, pernos, remaches que se ajusten a especificaciones o normas adoptadas y reconocidas por la Autoridad de Aviación Civil.

c) La solicitud de una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP/PMA) deberá ser dirigida por escrito a la Autoridad de Aviación Civil y contendrá los siguientes datos como mínimo:

1) Identificación del producto en el que la parte será instalada;

2) El nombre y la dirección de las instalaciones de fabricación donde la parte será fabricada;

3) El diseño de la parte; que constará de:

i) Planos y especificaciones necesarias que muestren la configuración de la parte; y

ii) Información sobre dimensiones, materiales y procedimientos necesarios que definan la resistencia estructural de la parte.

4) Informe de pruebas y cálculos necesarios, que demuestren que el diseño de la parte cumple con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables al producto en el cual la parte ha de ser instalada a menos que el solicitante demuestre que el diseño de la parte es idéntico al diseño de la parte incluida en un certificado de Tipo.

d) Un solicitante tendrá derecho a una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP/PMA) par modificación o repuesto sí:

1) La Autoridad de Aviación Civil decide, previo examen del diseño y después d completar todas las pruebas e inspecciones, que el mismo cumple los requisitos d los reglamentos aplicables al producto en el cual la parte será instalada; y

2) Presenta a la Autoridad de Aviación Civil una declaración certificando que h establecido el sistema de inspección de fabricación requerido en el párrafo (h) d esta sección.

e) Todo solicitante de una Aprobación de Fabricación de Partes deberá permitir a l Autoridad de Aviación Civil hacer las inspecciones y pruebas necesarias para determinar e cumplimiento de los requisitos del RAD que le sean aplicables. A menos que sea autorizado d otra manera por la Autoridad de Aviación Civil:

1) Ninguna parte puede ser presentada a la Autoridad de Aviación Civil para s inspección o prueba, sin que se haya demostrado el cumplimiento de los párrafo (f)(2) al (f)(4) de esta sección; y

2) Ningún cambio puede ser hecho a una parte, durante el tiempo de cumplimiento d los párrafos (f)(2) al (f)(4) de esta sección, en el tiempo en que la parte e presentada a la Autoridad de Aviación Civil para su inspección o prueba.

f) Todo solicitante de una Aprobación de Fabricación de Partes debe realizar todas la inspecciones y pruebas necesarios para determinar:

1) El cumplimiento de todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables;

2) Que las partes están en conformidad con los planos del diseño;

3) Que los materiales están en conformidad con las especificaciones del diseño; y

4) Que los procedimientos de fabricación, construcción y montaje armado estén en conformidad con lo especificado en el diseño.

g) La Autoridad de Aviación Civil no emitirá una Aprobación de Fabricación de Partes, si las instalaciones de fabricación se hallan fuera de la República Dominicana.

h) Cada titular de una Aprobación para Fabricación de Partes deberá establecer y mantener un sistema de inspección de fabricación, que asegure que cada parte terminada está en conformidad con los datos del diseño y está apta para su instalación sobre productos con certificado de Tipo para los cuales fue fabricada. El sistema de inspección debe incluir lo siguiente:

1) Los materiales recibidos y utilizados en las partes terminadas, deberán ser los especificados en los datos del diseño;

2) Los materiales recibidos, deberán ser debidamente identificados, para el caso en que sus propiedades físicas y químicas no puedan ser rápidas y adecuadamente reconocidas y determinadas;

3) Los materiales sujetos a deterioros o daños, deben ser adecuadamente almacenados y convenientemente protegidos;

4) Los procedimientos que afecten la calidad y seguridad del producto terminado, deben ser ejecutados de conformidad con las especificaciones adecuadas;

5) Las partes producidas deben ser inspeccionadas para establecer la conformidad con los datos del diseño en las fases de producción donde se puedan hacer verificaciones exactas y precisas. Pueden ser empleados procedimientos de control de calidad estadísticas donde se demuestre que un nivel satisfactorio de calidad será mantenido para la parte particular en cuestión;

6) Los planos actualizados de diseño deben estar disponibles en todo momento para el personal de fabricación e inspección y cuando la Autoridad de Aviación Civil así lo requiera;

7) Los cambios mayores al diseño básico deberán ser adecuadamente controlados y aprobados antes de ser incorporados en la parte terminada;

8) Los materiales y componentes rechazados, deberán ser apartados e identificados de manera tal que se evite su empleo en partes terminadas; y

9) Los registros (records) de inspecciones deberán ser mantenidos e identificados con la parte terminada en un lugar disponible para la Autoridad de Aviación Civil. El fabricante retendrá el registro (records) por un período no menor de dos (2) años, desde la fecha en que la parte se ha dejado de fabricar;

i) Una aprobación de fabricación de partes emitida bajo esta sección, no es transferible y es efectiva hasta que sea suspendida, cancelada o revocada por la Autoridad de Aviación Civil.

j) El titular de una Aprobación de Fabricación de Partes deberá comunicar por escrito a la Autoridad de Aviación Civil el cambio de localización de las instalaciones donde produce las partes o la ampliación de instalaciones para incluir mejoras adicionales, dentro de los diez (10) días a partir de la fecha en que se produjo el cambio.

k) Todo titular de una Aprobación de Fabricación de Partes deberá asegurar que toda parte terminada está en conformidad con los datos del diseño y está apta para su instalación sobre un producto con certificado de Tipo.

21.305 Aprobación de materiales, partes, procesos y dispositivos.

Siempre que un material, parte, accesorio o procedimiento requiera ser aprobado según esta sección podrá serlo:

a) Basándose en una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP/PMA) según la sección 21.303 de este RAD;

b) Bajo una Orden Técnica Estándar (OTE) emitida por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Conjuntamente con los procedimientos de certificación de Tipo para un producto; o

d) De acuerdo con cualquier otro modo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "L" - Aprobaciones de Aeronavegabilidad para Exportación

21.321 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe:

1) Procedimientos para la emisión de certificados de aeronavegabilidad para exportación; y

2) Reglas por las que los titulares de esos certificados se deben regir.

b) Para el propósito de esta sección se define como:

1) Producto Clase I, es una aeronave completa, motor de aeronave o hélice, el cual:

i) Tiene convalidado un certificado de tipo y se le ha emitido la correspondiente hoja de datos del mismo;

ii) Es idéntico en todos sus aspectos a un producto con certificado de tipo según lo especificado en el párrafo (b)(1)(i), excepto que otra forma resulte aceptable para la Autoridad Aeronáutica del Estado importador.

2) Producto Clase II, es un componente mayor de un producto Clase I, por ejemplo: Ala, fuselaje, conjuntos de empenaje, tren de aterrizaje, transmisiones de potencia, superficie de control, etc., cuyas fallas comprometerían la seguridad de un producto Clase I ó cualquier parte, material o dispositivo aprobado y fabricado bajo el sistema de Orden Técnica Estándar (OTE/TSO) en las series "C".

3) Producto Clase III, es cualquier parte o componente, el cual no es un producto Clase I ó Clase II, e incluye partes estandarizadas como las designadas: AN-NAS-SAE, etc.

4) "Reconstruido a nuevo": Cuando se usa para describir un producto, significa que el producto no ha sido operado ni puesto en servicio, excepto para pruebas funcionales, después de haber sido reconstruido, inspeccionado y aprobado para ser retornado al servicio, en conformidad con las regulaciones aplicables vigentes.

21.323 Elegibilidad.

a) Todo exportador o su representante autorizado, puede obtener un certificado de aeronavegabilidad para exportación, de productos Clase I ó II.

b) Cualquier fabricante puede obtener una aprobación de aeronavegabilidad para exportación de un producto Clase III; si el fabricante posee para ese producto:

1) Un certificado de producción;

2) Un sistema de inspección de producto;

3) Una aprobación de fabricación de parte (AFP); o

4) Una autorización de orden técnica estándar (OTE).

21.325 Aprobación de aeronavegabilidad para exportación.

a) Tipos de aprobación:

1) La aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase I, es emitida en el formulario "Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación" por la Autoridad de Aviación Civil. Esta aprobación no autoriza la operación de la aeronave;

2) La aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase II y III, se emiten en forma de tarjetas de aprobación de aeronavegabilidad, equivalentes al formulario 8130-3 (FAA).

b) Productos que pueden ser aprobados:

1) Aeronaves nuevas que hayan sido ensambladas y probadas en vuelo u otros productos Clase I, que se encuentran en la República Dominicana. Para aeronaves que no hayan sido ensambladas y probadas en vuelo, pueden ser emitidas las aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación en los siguientes casos:

i) Aeronave pequeña con certificado de tipo convalidado; o

ii) Un planeador o motoplaneador con certificado de tipo convalidado;

iii) Un helicóptero de categoría normal con certificado de tipo validado.

2) Se podrá otorgar aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación a aeronaves usadas, que tenga un certificado de aeronavegabilidad dominicano u otros productos Clase I usados, que hayan sido mantenidos de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables y que estén localizados en un Estado extranjero;

3) Productos Clase II y III que estén localizados en la República Dominicana.

c) Excepciones a las aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación:

Si la aprobación de aeronavegabilidad de exportación es emitida sobre la base de un acuerdo escrito de aceptación de la Autoridad de Aviación Civil del Estado importador, como lo establece la sección 21.327 (e)(4) en lo referente a los requisitos que no son cumplidos y las

diferencias de configuración entre el producto a exportar y el producto con certificado de tipo, las mismas deben ser listadas como excepciones, en la aprobación de aeronavegabilidad para exportación.

21.327 Solicitud.

a) Excepto como establecido en el párrafo (b) de esta sección, una solicitud de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de un producto Clase I, II ó III, deberá efectuarse por escrito en un formulario y de la manera establecida por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Un fabricante titular de un certificado de producción podrá solicitar una tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para explotación de producto Clase II, aplicado bajo su certificado de producción.

c) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

d) Se deberá hacer una solicitud por separado para:

1) Toda aeronave;

2) Todo motor de aeronave y/o hélice, excepto que se podrá hacer una solicitud para más de un motor o hélice, si todos son del mismo tipo y modelo y se exportan al mismo Estado y comprador; y

3) Todo tipo de producto Clase II, excepto que se podrá usar una solicitud para más de un tipo de producto Clase II, cuando:

i) Estén separados e identificados en la solicitud, respecto al tipo y modelo del producto Clase I; y

ii) Que éstos sean exportados al mismo comprador y Estado.

e) Toda solicitud debe estar acompañada de una declaración escrita hecha por la Autoridad de Aviación Civil del Estado importador, manifestando que aceptará la validez de la aprobación de aeronavegabilidad para exportación, si el producto que se está exportando es:

1) Una aeronave fabricada fuera de la República Dominicana que está siendo exportada a un país con el cual la República Dominicana mantiene un acuerdo bilateral, que involucre el cumplimiento de las reglas, requisitos y procedimientos del proceso de obtención del certificado de exportación;

2) Una aeronave desarmada que no haya tenido vuelo de prueba; o

3) Un producto que no satisface los requisitos especiales establecidos por el Estado importador.

4) Un producto que no satisface uno o varios requisitos especificados enlas secciones 21.329, 21.331 ó 21.333 que sean aplicables para la emisión de una aprobación de aeronavegabilidad para exportación. Para la emisión de esta aprobación es necesario tener una declaración escrita de la Autoridad de Aviación Civil del Estado importador que acepta dicho producto en esas condiciones y en la respectiva aprobación de aeronavegabilidad de exportación deberá establecerse por escrito la lista de los requisitos no cumplidos.

f) Toda solicitud de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de un producto Clase I, deberá incluir:

1) Una declaración de conformidad para cada producto nuevo, que no ha sido fabricado según un certificado de producción.

2) Un informe de peso y balanceo que deberá estar basado en un pesaje actual de la aeronave, efectuado dentro de los doce (12) meses precedentes.

3) Un manual de mantenimiento actualizado por cada producto, cuando dicho manual sea exigido por los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.

4) Evidencias de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) aplicables. Se deberá hacer una anotación conveniente por el incumplimiento de las directivas no aplicadas y sus razones.

5) Cuando se incorporen instalaciones de carácter temporal en una aeronave, para el fin específico de vuelos de traslado para la exportación, el formulario de solicitud deberá incluir una descripción general de las instalaciones, adjuntando una declaración de conformidad de que tal instalación será removida y que la aeronave será restaurada a la configuración original aprobada cuando finalice el vuelo de traslado, acompañado del respectivo formulario FM-6 (337).

6) Historiales tales como, registros (records) de aeronave y motor, formularios de reparación, alteraciones, etc., para aeronaves usadas y productos reconstruidos a nuevo.

7) Para productos que vayan a ser embarcados a ultramar, el formulario de solicitud deberá describir los métodos usados para la preservación y empaque de dichos productos, a fin de ser protegidos de la corrosión y deterioros que puedan ocurrir durante la manipulación, transporte y almacenaje. La descripción deberá también indicar la efectividad de los métodos empleados y su duración.

8) El manual de vuelo del aeroplano o helicóptero cuando fuese requerido por los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave en particular.

9) Una declaración de la fecha de transferencia del título de propiedad o de la fecha prevista para la transferencia al comprador extranjero.

10) Todos los datos exigidos por los requisitos especiales del Estado importador.

21.329 Emisión de certificado de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase I.

Un solicitante tendrá derecho a un certificado de aeronavegabilidad para exportación de un producto de Clase I, cuando demuestre que el producto que se presenta a la Autoridad de Aviación Civil para la aprobación de aeronavegabilidad para exportación, y que satisface los requisitos aplicables de los párrafos (a) hasta (f) de esta sección, excepto lo previsto en el párrafo (g).

a) Las aeronaves nuevas o usadas registradas en la República Dominicana deberán satisfacer los requisitos para el certificado de aeronavegabilidad estándar de la sección 21.183 de este RAD, o satisfacer las reglas de certificación para obtener un certificado de aeronavegabilidad especial categoría registrada de acuerdo a la sección 21.185 de este RAD.

b) Las aeronaves nuevas o usadas, fabricadas fuera de la República Dominicana, deberán tener en vigencia el certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana.

c) Las aeronaves usadas deben haber sido sometidas a un tipo de inspección periódica anual, y haber sido aprobadas para el retorno a servicio, de acuerdo al RAD 43 ó bien haber sido sometida a inspecciones realizadas para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad de acuerdo a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, según lo establecido en los RAD 121, 127, 135 ó a través de un programa de inspecciones progresivas según el RAD 91. Las citadas inspecciones deberán haber sido realizadas y documentadas dentro de los treinta (30) días anteriores a la fecha de la solicitud del certificado de aeronavegabilidad para exportación.

d) Los motores de aeronaves y hélice nuevos, deben estar en conformidad con el certificado de tipo y las hojas de datos del mismo así como en condiciones de aeronavegabilidad para una operación segura.

e) Los motores de aeronaves y hélice usados, que no sean exportados como parte integrante de una aeronave certificada, tendrán que haber sido reconstruidos a nuevo.

f) Que se cumplan los requisitos especiales establecidos por el Estado importador.

g) Un producto no necesita cumplir con uno o varios requisitos específicos de los párrafos (a) hasta (f) inclusive de esta sección, si la Autoridad de Aviación Civil del Estado importador acepta un producto en tales condiciones y emite la declaración indicada en la sección 21.327 (e)(4).

21.331 Emisión de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase II.

a) Todo solicitante tendrá derecho al otorgamiento de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase II, excepto lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, si demuestra que:

1) Los productos son nuevos o han sido reconstruidos a nuevo y están en conformidad con los datos del diseño de tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica de Certificación;

2) Los productos están en condiciones para una operación segura;

3) Los productos están identificados como mínimo con el nombre del fabricante, el número de parte, la designación del modelo; si fuere aplicable y el número de serie o equivalente; y

4) Los productos satisfacen los requisitos especiales establecidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado importador.

b) Un producto no necesita cumplir con uno o varios requisitos específicos del párrafo (a) de esta sección si la Autoridad de Aeronáutica del Estado importador lo encuentra aceptable en concordancia con lo expresado en la sección 21.327 (e)(4).

21.333 Emisión de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase III.

a) Todo solicitante tendrá derecho al otorgamiento de tarjeta de aprobación de aeronavegabilidad para exportación, de productos Clase III, excepto lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, si demuestra que:

1) Los productos están conforme a los datos del diseño aprobado aplicable a los productos Clase I ó II, de los cuales ellos forman parte;

2) Los productos están en condiciones de una operación segura; y

3) Los productos satisfacen los requisitos especiales establecidos por la Autoridad Aeronáutica del Estado importador.

b) Un producto no necesita cumplir con uno o varios requisitos específicos del párrafo (a) de esta sección si la autoridad aeronáutica del Estado importador lo encuentra aceptable en concordancia con lo expresado en la sección 21.327 (e)(4).

21.335 Responsabilidad de los exportadores.

Todo exportador que reciba una aprobación de aeronavegabilidad para exportación de un producto, deberá:

a) Adelantar a la Autoridad de Aviación del Estado importador, todos los documentos y datos necesarios para la operación adecuada de los productos que sean exportados, tales como manuales de vuelo, manuales de mantenimiento, boletines de servicio, instrucciones de ensamblaje y todo otro material informativo estipulado en los requisitos especiales del Estado importador. Los documentos, información y material deberán ser adelantados por cualquier medio que sea compatible con los requisitos especiales del Estado importador.

b) Adelantar a la Autoridad de Aviación Civil del Estado importador las instrucciones de ensamblaje del fabricante y un formulario de verificación de los vuelos de prueba aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, en caso de que la aeronave fuera exportada desarmada. Estas instrucciones deben tener todos los detalles suficientes para permitir cualquier reglaje, alineamiento y prueba en tierra, necesario para asegurar que la aeronave será ensamblada de acuerdo a su configuración aprobada.

c) Remover o hacer que se retire toda instalación temporal incorporada a la aeronave, con el propósito del vuelo de traslado para su exportación y restituir la aeronave a la configuración aprobada cuando termine el vuelo de traslado.

d) Obtener las autorizaciones de entrada y sobrevuelo de todos los Estados involucrados al realizar vuelos de demostración para venta o vuelos de traslado.

e) Cuando se transfiera la propiedad de la aeronave a un comprador extranjero se deberá:

1) Solicitar la cancelación del certificado de aeronavegabilidad y el registro de la República Dominicana, indicando la fecha de transferencia, el nombre y dirección del comprador extranjero.

2) Retornar a la Autoridad de Aviación Civil el certificado de aeronavegabilidad y el certificado de matrícula de la aeronave, en un plazo de (10) días calendarios.

3) Presentar una declaración jurada certificando que la identificación de nacionalidad y matrícula han sido eliminadas de la aeronave en cumplimiento con la sección 45.33.

21.337 Cumplimiento de inspecciones y revisiones generales (overhaul).

A menos que sea determinado de otra manera en esta sección, toda inspección y reparación requerida para una aprobación de aeronavegabilidad para exportación de productos Clase I y II, deberá ser realizada y aprobada por:

1) El fabricante del producto;

2) Un taller de reparaciones aeronáuticas autorizado y habilitado por la Autoridad d Aviación Civil;

3) Un taller de reparaciones aeronáuticas en el extranjero debidamente autorizado habilitado por la Autoridad de Aviación Civil, que disponga de organización instalaciones adecuadas para realizar revisión general y por el mantenimiento de producto en cuestión, cuando el producto de Clase I este localizado en e extranjero.

4) Un titular de certificado de explotador de servicios aéreos, cuando el product haya sido mantenido bajo un manual de mantenimiento y un programa d mantenimiento de aeronavegabilidad continuada propio o de otro titular, tal com se especifica en los RAD 121, 127 y 135.

21.339 Certificado especial de aeronavegabilidad para exportación de aeronaves.

Se puede emitir un certificado de aeronavegabilidad especial para exportación de un aeronave matriculada en la República Dominicana en vía de efectuar vuelos de demostración par ventas en varios países extranjeros, sin tener que retornar la aeronave a la República Dominican para recibir la aprobación de aeronavegabilidad para exportación, sí:

a) La aeronave posee:

1) Certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana; o

2) Certificado de aeronavegabilidad especial en categoría restringida como s especifica en la sección 21.185.

b) El titular del certificado envía una solicitud como se especifica en la sección 21.327;

c) La aeronave es inspeccionada por la Autoridad de Aviación Civil en un taller aeronáutic habilitado antes de dejar el territorio dominicano y se considera que satisface todos los requisito que le son aplicables;

d) Incluir en la solicitud una lista de los Estados extranjeros donde la aeronave realizará la demostraciones de venta, así como también las fechas previstas y la duración de tale demostraciones;

e) Para cada Estado, posible importador, el solicitante deberá demostrar que:

1) Ha cumplido los requisitos especiales del Estado importador, además de lo requisitos de documentación, información y materiales que deba suministrar; y

2) Tiene los documentos, información y material necesarios para satisfacer lo requisitos especiales de ese Estado; y

f) Demuestra que satisface todos los requisitos para la emisión del certificado de aeronavegabilidad de exportación de productos Clase I.

Sección "M" Procedimiento para la Autorización de Centros de Reparación para Ejecutar Alteraciones Mayores

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "N" - Aprobación de Motores, Hélices, Materiales, Accesorios y Partes para Importación

21.500 Aprobación de motores y hélices.

Todo titular de certificado de tipo dominicano de motor de aeronave o hélice fabricado en un Estado extranjero deberá someter por cada motor o hélice de aeronave importado desde ese Estado, un certificado de aeronavegabilidad para exportación o un documento equivalente emitido por el Estado fabricante, certificando en forma individual que el motor de aeronave o hélice que ampara, posee condiciones de aeronavegabilidad según los requisitos del Estado de certificación.

a) Está en conformidad con el certificado de tipo, convalidado en la República Dominicana y en condiciones de operar en forma segura;

b) Fue sometido por el fabricante a una verificación de funcionamiento final; y

c) Cumple los requisitos especiales de aeronavegabilidad establecidos por la República Dominicana.

21.502 Aprobación de materiales, accesorios y partes.

a) Los materiales, accesorios y partes fabricados en un país extranjero, se consideran que cumplen con los requisitos necesarios para su aprobación de acuerdo al RAD vigente, si el Estado fabricante emite un certificado de aeronavegabilidad para exportación o un documento equivalente, el cumple con tales requisitos a menos que la Autoridad de Aviación Civil considere, basándose en los datos técnicos presentados de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección, que tales materiales, accesorios y partes no cumplen con dicho RAD.

Sección "O" - Autorización de Orden Técnica Estándar (OTE/TSO)

21.601 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe los requisitos para la aceptación por parte de la Autoridad de Aviación Civil de una Orden Técnica Estándar (OTE/TSO) emitida por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de fabricación.

b) Para el propósito de esta sección:

1) Una Orden Técnica Estándar (OTE/TSO) es emitida por la Autoridad de Aviación Civil y establece los requisitos mínimos de cumplimiento de los estándares para artículos específicos usados en aeronaves civiles; artículo significa material, accesorio y producto.

21.617 Aceptación de artículos importados fabricados bajo una (OTE/TSO).

a) La Autoridad de Aviación Civil aceptará una OTE/TSO que es fabricado en un Estado extranjero y que ha de ser importado a la República Dominicana sí:

1) El Estado en el cual el artículo fue fabricado certifica que dicho artículo ha sido inspeccionado, probado y cumple con la OTE/TSO aplicable o los estándares de funcionamiento del Estado en el cual el artículo fue fabricado y cualquier otro estándar de funcionamiento que la Autoridad de Aviación Civil considere necesario para garantizar un nivel de seguridad equivalente a aquél provisto por la OTE/TSO designada en la sección 21.305 (b) de este RAD; y

2) Después que la Autoridad de Aviación Civil haya emitido una carta de aprobación de diseño OTE/TSO y el Estado de fabricación haya emitido un certificado de aeronavegabilidad para exportación como está especificado en la sección 21.502 (a), el fabricante deberá identificar el dispositivo con los requisitos de marcación OTE/TSO establecidos.

21.619 Incumplimiento.

La Autoridad de Aviación Civil puede, por escrito, revocar la aceptación de diseño OTE/TSO de cualquier fabricante. Que identifique con una marcar OTE/TSO un artículo que no cumple los estándares de la OTE/TSO aplicable.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 23

- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD STANDARD: AVIONES CATEGORÍA NORMAL, UTILITARIOS Y COMMUTER

RAD 23 - Certificado de Aeronavegabilidad Standard: Aviones Categoría Normal, Utilitario y Commuter

Para los propósitos de aplicación de este Reglamento, mientras la República Dominicana no se reconozca internacionalmente como Estado certificador de aeronaves, motores y partes aeronáuticas, la Autoridad de Aviación Civil Dominicana aceptará como buenos y válidos los Certificados de Tipo, así como los cambios realizados a estos, emitidos o aprobados, cumpliendo todos los requisitos de certificación de la Unión de Autoridades de Aviación (JAA) de la Unión Europea o los Certificado de Tipo emitidos o aprobados bajo la parte 23 de las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) de los Estados Unidos de América.

NOTA: *Este RAD 23, no afecta a las aeronaves que están en nuestros parques aeronáuticos con fecha anterior a la aprobación del mismo.*

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 25

- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD : AVIONES CATEGORÍA TRANSPORTE

RAD 25 - Certificado de Aeronavegabilidad: Aviones Categoría Transporte

Para los propósitos de aplicación de este Reglamento, mientras la República Dominicana no sea reconocida internacionalmente como Estado certificador de aeronaves, motores y partes aeronáuticas, la Autoridad de Aviación Civil Dominicana aceptará como buenos y válidos los Certificados de Tipo, así como los cambios realizados a estos, emitidos o aprobados, cumpliendo todos los requisitos de certificación de la Unión de Autoridades de Aviación (JAA) de la Unión Europea o los Certificados de Tipo emitidos o aprobados bajo la parte 23 de las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) de los Estados Unidos de América.

NOTA: *Este RAD 25, no afecta a las aeronaves que están en nuestros parques aeronáuticos con fecha anterior a la aprobación del mismo.*

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 36

- ESTANDARES DE RUIDO: TIPO DE AERONAVES Y CERTIFICACION DE LAS MISMAS

36.1 a 36.1583 Las secciones 36.1 A 36.1583, concernientes a los estándares o disposicione relativas al ruido aeronáutico para cumplir con lo establecido en el Anexo 16 a Convenio de Aviación Civil Internacional, no se encuentran específicament reguladas mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutic Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar Su aplicabilidad queda supeditada a las regulaciones que pueda establecer l Autoridad de Aviación Civil.

Nota aclaratoria: En vista de que la República Dominicana se encuentra hoy día en proceso de definición de su política ambiental, a la vez que se carece de la infraestructura y tecnología pertinente para efectuar las acciones de fiscalización y vigilancia esenciales para dar cumplimiento al Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hemos colocado el presente RAD 36 con la reserva indicada en el texto previamente indicado.

Esta desviación respecto a las normas y procedimientos internacionales constituye una de las diferencias que oportunamente habrán de notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de conformidad con el procedimiento prescrito por el artículo 38 del Convenio de Aviación Civil.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 39

- DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (DA/AD)

RAD 39 - Directivas de Aeronavegabilidad (DA/AD)

Indice

Sección "A" - Generalidades

39.1 Aplicabilidad.
39.3 Generalidades.

Sección "B" - Directivas de Aeronavegabilidad (DA/AD)

39.11 Aplicabilidad.
39.13 Directivas de aeronavegabilidad.

Sección "A" - Generalidades

39.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD establece las Directivas de Aeronavegabilidad (DA/AD) que se aplican a aeronaves, motores de aeronaves, hélices y accesorios ("producto" a los fines de está sección), cuando:

1) Existe una condición de inseguridad en un producto; y

2) Esta condición sea posible que exista o se desarrolle en otros productos del mismo diseño de tipo.

39.3 Generalidades.

Ninguna persona podrá operar un producto al que le sea aplicable una Directiva de Aeronavegabilidad (DA/AD), a menos que esté de acuerdo con los requisitos establecidos en esa Directiva de Aeronavegabilidad.

Sección "B" - Directivas de Aeronavegabilidad (DA/AD)

39.11 Aplicabilidad

a) Esta sección identifica aquellos productos en los cuales la Autoridad de Aviación Civil encontró alguna condición de inseguridad conforme a lo descrito en la sección 39.1 y de acuerdo a esta circunstancia, determina las inspecciones, las modificaciones, las condiciones y limitaciones si las hubiera, para que el producto afectado una vez que éstas fueran cumplidas, pueda continuar operando con seguridad.

b) Las directivas de aeronavegabilidad (DA/AD) emitidas por la Autoridad de Aviación Civil de otros Estados cuyos productos recibieron convalidaciones de sus certificados de Tipo por parte de la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana que apliquen a aeronaves de matrícula nacional, motores de aeronaves, hélices y accesorios, se les aplicará lo estipulado en las secciones 39.1, 39.3 y 39.11 (a).

c) Los mismos requisitos establecidos en la sección 39.11 (b) serán aplicados a las aeronaves de matrícula extranjera y sus partes que operen en el territorio nacional.

39.13 Directivas de Aeronavegabilidad.

a) Las directivas de aeronavegabilidad (DA/AD) son acciones de mantenimiento de carácter mandatario.

b) Los listados de directivas de aeronavegabilidad publicados por las Autoridades de Aviaciones Civiles de otros Estados cuyos productos recibieron de la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana las convalidaciones de sus certificados de Tipo se considerarán incorporados a este RAD para efectos de su aplicación.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 43

- MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIONES

RAD 43 - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones

Indice

Sección "A" - Generalidades

43.1 Aplicabilidad.
43.2 Registros (records) de revisión general (overhaul) y/o reconstrucción.
43.3 Personas autorizadas para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo reconstrucción y alteraciones; talleres aeronáuticos autorizados para efectuar reparación mayor, alteración mayor o reconstrucción de aeronaves.
43.5 Aprobación para retornar al servicio después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
43.7 Personas autorizadas para aprobar el retorno al servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios y/o partes componentes después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
43.9 Contenido, formularios y disposición de los registros (records) de mantenimiento mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración.
43.11 Contenido, formulario y disposición de los registros (records) de inspecciones ejecutadas bajo el RAD 91, 135.411 (a)(1) ó 135.419.
43.12 Registros (records) de mantenimiento: Falsificación, reproducción o alteración.
43.13 Reglas generales relativas a la realización de trabajos técnicos aeronáuticos.
43.15 Reglas adicionales relativas a la realización de inspecciones.
43.16 Limitaciones de aeronavegabilidad.

Apéndices del RAD 43

Apéndice "A" - Alteraciones Mayores, Reparaciones Mayores y Mantenimiento Preventivo.
Apéndice "B" -Registros (records) de Inspecciones, Reparaciones y Alteraciones Mayores Formulario FM-6 (337).
Apéndice "C" - Alcance y Detalles de la Memoria Técnica.
Apéndice "D" -Alcance y detalle de ítems (según sea aplicable a toda Aeronave en particular) que deben ser incluidos en las Inspecciones anuales y de cien (100) horas.
Apéndice "E" - Prueba e Inspección del Sistema Altimétrico.
Apéndice "F" - Inspecciones y Pruebas del Respondedor ATC (Transponder).

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y ALTERACIONES
RAD 43

Sección "A" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones

43.1 Aplicabilidad.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, este RAD prescribe las reglas que rigen el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración de cualquier:

1) Aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad emitido en la República Dominicana.

2) Una aeronave civil registrada fuera de la República Dominicana utilizada en transporte aéreo comercial de acuerdo con lo indicado en las secciones 121, 127 ó 135;

3) Estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o parte componente de aeronave.

b) El presente RAD no se aplica a aquella aeronave que posea certificado de aeronavegabilidad especial categoría experimental, a menos que previamente le haya sido otorgado algún otro certificado de aeronavegabilidad.

43.2 Registros (records) de revisión general (overhaul) y/o reconstrucción.

a) Ninguna persona puede anotar en registro (records) o formulario requerido para el mantenimiento de una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o partes componente que hayan sido objeto de una revisión general, a menos que:

1) Se hayan desarmado, limpiado, inspeccionado, reparado y armado mediante el uso de métodos, técnicas y prácticas aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil; y

2) Los mismos hayan sido probados de acuerdo con las normas y datos técnicos aceptada por la Autoridad de Aviación Civil, que sean presentado y documentado por el titular del certificado de Tipo, certificado de Tipo Suplementario o el titular de un certificado (OTE), autorizado bajo la sección 21.305 de este RAD.

b) Ninguna persona podrá anotar en registro (record) o formulario alguno requerido para el mantenimiento de una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o parte componente que haya sido reconstruido a menos que haya sido desarmado, limpiado, inspeccionado, reparado, armado y probado con las mismas tolerancias y límites correspondiente a un elemento nuevo, empleando ya sea partes nuevas o usadas que estén de acuerdo con las tolerancias y límites de partes nuevas.

c) Todo los registros (records), formularios o listas de control utilizados deberán llevar la firma y sello identificativo de la persona que realizó el trabajo y de la persona que supervisó o inspeccionó el mismo.

43.3 Personas autorizadas para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones; talleres aeronáuticos autorizados para efectuar reparación mayor, alteración mayor o reconstrucción de aeronaves.

a) Ninguna persona puede efectuar mantenimiento, reconstruir, alterar o realizar mantenimiento preventivo en una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o partes componente a los que se aplica este RAD, a no ser que cumpla lo indicado en esta sección.

Aquellas acciones de mantenimiento cuya realización constituyen una alteración mayor o reparación mayor, están indicados en el Apéndice A.

b) El titular de una licencia de técnico de mantenimiento, puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las limitaciones establecidas en el RAD 65.

c) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

d) Una persona que trabaja bajo la supervisión de un titular de una licencia de técnico habilitado puede realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y las alteraciones que su supervisor esté autorizado a realizar, si el supervisor personalmente observa el trabajo que está siendo hecho hasta el grado necesario como para asegurarse que se está realizando satisfactoriamente. Sin embargo este párrafo no autoriza la realización de cualquier inspección requerida por el RAD 91 ó cualquier inspección realizada después de una reparación mayor o alteración.

e) Un taller de reparaciones aeronáuticas certificado de acuerdo con el RAD 145 podrá realizar mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo a dicho RAD.

f) El titular de un certificado de explotación de servicios aéreos, emitido bajo los RAD 121 ó 135 puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con lo establecido en dicho RAD.

g) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

h) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

i) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a

fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

j) Un fabricante puede:

1) Reconstruir o modificar una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio fabricado por él.

2) Reconstruir o modificar cualquier accesorio o parte de aeronaves, motores de aeronaves y/o hélices fabricado por él según una orden técnica estándar(OTE/TSO) o una aprobación de fabricación de partes (AFP/PMA).

43.5 Aprobación para retornar al servicio después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.

Ninguna persona puede aprobar para retornar al servicio cualquier aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o partes componentes que haya sido sometido a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, a menos que:

a) Efectúe las anotaciones en los registros (records) de mantenimiento requeridos por las secciones 43.9 ó 43.11, como sea aplicable;

b) El formulario de reparación o alteración previsto en el Apéndice B, haya sido llenado de la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil;

c) Las limitaciones de operación o datos de vuelo sean adecuadamente revisadas y aprobadas como está prescrito en la sección 91.9 si una reparación o una alteración produce algún cambio en las limitaciones de operación o datos de vuelo de la aeronave, contenidas en el manual de vuelo aprobado.

43.7 Personas autorizadas para aprobar el retorno al servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios y/o partes componentes después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.

a) Autoridad de Aviación Civil, a no ser que se cumpla lo indicado en esta sección.

b) El titular de una licencia habilitada de acuerdo a lo establecido en el RAD 65.

c) El titular de un certificado de taller de reparaciones aeronáuticas a través del representante técnico, según sus alcances como lo estipula el RAD 145.

d) El fabricante, solo cuando haya trabajado de acuerdo a lo autorizado por la sección 43.3.

e) El titular de un certificado de explotación de servicios aéreos emitido de acuerdo a los RAD 121 ó 135, que posea un programa de mantenimiento aprobado de acuerdo a lo establecido en los RAD 121 ó 135, según corresponda.

43.9 Contenido, formulario y disposición de los registros (records) de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración.

a) Anotaciones en los registros (records) de mantenimiento excepto como está indicado en los párrafos (b) y (c) de esta sección, toda persona que realice mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración a una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o parte componente, dejará anotado en los registros (records) de mantenimiento correspondientes el contenido de la siguiente información:

1) Una descripción o referencia a datos aceptados por la Autoridad de Aviación Civil, del trabajo realizado;

2) La fecha de terminación de los trabajos realizados;

3) El nombre, número y tipo, categoría de la licencia de la persona que realizó el trabajo, si fuese otra que la persona especificada en el párrafo (a)(4) de esta sección.

4) Si el trabajo realizado en la aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o partes componente ha sido ejecutado satisfactoriamente, la firma, número y categoría de licencia de la cual es titular la persona que aprobó el trabajo. Constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado.

Además de los registros (records) requeridos por este párrafo, las reparaciones mayores y alteraciones mayores deberán ser anotadas en el formulario FM-6 (337) de la manera prescrita en el Apéndice B de este RAD, por la persona que realiza el trabajo.

b) Todo titular de un certificado de explotación de servicios aéreos, emitido de acuerdo a los RAD 121 ó 135, cuyas especificaciones de operación requieran de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, deberá confeccionar un registro (records) de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración en aeronaves, estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios y/o partes componentes que él mismo opere, de acuerdo con las indicaciones aplicables de los RAD 121 ó 135, según corresponda.

c) Esta sección no se aplica a personas que realicen inspecciones según un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 91 ó las secciones 135.411 (a)(1) ó 135.419.

43.11 Contenido, formulario y disposición de los registros (records) de inspecciones ejecutadas bajo los RAD 91, 135.411 (a)(1) ó 135.419.

a) Anotación en los registros (records) de mantenimiento.

La persona que aprueba o desaprueba el retorno al servicio de una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o parte componente después de cualquier inspección ejecutada de acuerdo con los RAD 91, 135.411 (a)(1) ó 135.419 deberá realizar una anotación en los

registros (records) de mantenimiento de ese equipo el que debe contener la siguiente información:

1) El tipo de inspección y una breve descripción del alcance de la misma.

2) La fecha de la inspección y el tiempo total en servicio de la aeronave.

3) La firma, el número de licencia y el tipo de habilitación que posee la persona que aprueba o desaprueba el retorno al servicio de la aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio y/o parte componente.

4) En todas las inspecciones, si la aeronave se encuentra aeronavegable y es aprobada para su retorno al servicio, se colocará la siguiente frase o declaración: "Certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con: (colocar tipo de inspección) y se ha determinado que es aeronavegable".

5) En todas las inspecciones, si la aeronave no es aprobada para su retorno al servicio a causa de: Falta de mantenimiento, no-cumplimiento con especificaciones aplicables, directivas de aeronavegabilidad u otros datos aprobados, se debe incluir la siguiente declaración: "Certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con: (colocar tipo inspección y una lista de las discrepancias o componente no aeronavegable) a la fecha (colocar fecha) y se ha notificado al explotador o propietario de la aeronave y a la Autoridad de Aviación Civil.

6) Si se efectúa una inspección de acuerdo a un programa de inspección establecido de acuerdo con el RAD 91 ó 135.411 (a)(1), la anotación escrita en el registro (records) debe identificar el programa de inspección, la parte del programa de inspección que fue cumplida y contener una declaración de que la inspección fue realizada de acuerdo con las inspecciones y procedimientos para ese programa particular.

b) Listado de discrepancias y letreros legibles.

Si la persona que realiza cualquier inspección de acuerdo con lo indicado en el RAD 91 ó párrafo 135.411 (a)(1) de este Reglamento, determina que esa aeronave no esta aeronavegable o que no cumple con los datos aplicables de su certificado de tipo, directivas de aeronavegabilidad u otros datos aprobados de los cuales depende su aeronavegabilidad, esa persona debe entregar al propietario o explotador una lista firmada y fechada con aquellas discrepancias. Para aquellos componentes que la Autoridad de Aviación Civil permita estar inoperativos, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 91.213 (d)(2) de este RAD, esa persona colocará un letrero (placard) que cumpla las regulaciones de certificación de aeronavegabilidad, de la aeronave sobre cada instrumento inoperativo y el control de cabina de todo sistema inoperativo marcándolo "INOPERATIVO", y agregará los componentes en el listado de discrepancias firmado y sellado dado al propietario o explotador.

43.12 Registros (records) de mantenimiento: Falsificación, reproducción o alteración.

a) Ninguna persona puede directa o indirectamente realizar:

1) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier registro (record) o informe que se requiere hacer, mantener o usar, para mostrar e cumplimiento con cualquier requisito contemplado en este RAD;

2) Cualquier reproducción para un propósito fraudulento o cualquier registro (record) o informe requerido por este RAD; y

3) Cualquier reproducción para un propósito fraudulento de cualquier registro (record) o informe requerido por este RAD.

b) La realización por parte de cualquier persona de un acto prohibido de acuerdo con lo indicado en el párrafo (a) de esta sección podría causar suspensión o revocación del correspondiente certificado de producción, de operación y la licencia de la o las personas involucradas.

43.13 Reglas generales relativas a la realización de trabajos técnicos aeronáuticos.

a) Toda persona que ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración en una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio y/o partes componente deberá usar los métodos, técnicas y prácticas descritas en el manual de mantenimiento actualizado del fabricante o las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada preparada por su fabricante o otros métodos, técnicas y prácticas aceptadas por la Autoridad de Aviación Civil excepto lo indicado en la sección 43.16. Se deberá usar las herramientas, el equipo y los aparatos de prueba necesarios para asegurar la realización del trabajo de acuerdo con las prácticas aceptadas en la industria.

Si el fabricante en cuestión recomienda equipo especial o aparatos de pruebas, la persona deberá usar ese equipo o aparatos o su equivalente aceptado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Toda persona que realice mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración en una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorios y/o partes componente deberá usar los materiales provistos por el fabricante o construidos de acuerdo a planos de fabricante, emplear métodos, técnicas y prácticas señaladas en el manual de mantenimiento actualizado del fabricante, o en las instrucciones para aeronavegabilidad continuada preparados por el fabricante, u otros métodos, técnicas y prácticas aceptadas por la Autoridad de Aviación Civil excepto las indicadas en la sección 43.16 de este RAD. Deberá usar las herramientas, equipos y aparatos de prueba necesarios para asegurar la realización del trabajo de acuerdo con practicas aceptadas en la industria. Si un material especial o aparato de prueba es recomendado por el fabricante, éste deberá usar tal aparato, materiales o aparato o su equivalente aceptado por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Toda persona que efectúe mantenimiento, alteración o mantenimiento preventivo en una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorios y/o partes componentes debe realizar este trabajo de tal manera que al concluirlo la aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorios y/o partes componente deben quedar al menos en la misma condición de aeronavegabilidad original.

d) Ninguna persona podrá iniciar alteración mayor, reparación, mayor y/o reconstrucción alguna, sin mediar una memoria técnica (plano, diagrama, especificación, etc.) cuyas características se establecen en el Apéndice "C" de este RAD, aprobada y la correspondiente autorización para el inicio de las tareas que correspondieran con dicha memoria técnica aprobada, emitida por la Autoridad de Aviación Civil.

e) A menos que sea notificado de otra manera por la Autoridad de Aviación Civil, los métodos, técnicas y prácticas contenidas en el material de procedimientos de mantenimiento o la parte de dicho manual de un titular de certificado de explotación, especificaciones de operación requisito para proveer un programa de mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad continuada, constituye un medio aceptable de cumplimiento con esta sección.

43.15 Reglas adicionales relativas a la realización de inspecciones.

a) Toda persona que realice una inspección de acuerdo a lo indicado en los RAD 91 y 135 deberá:

1) Realizar la inspección de tal manera que pueda determinar si la aeronave o la(s) parte(s) de la misma que se encuentran en inspección reúne los requisitos aplicables de aeronavegabilidad; y

2) Si la inspección esta prevista en el RAD 135 ó 91.409 (e), realizar la inspección de acuerdo con las instrucciones y procedimientos establecidos en el programa de inspección de la aeronave que está siendo inspeccionada.

b) Toda persona que realiza una inspección de un helicóptero, requerida según el RAD 91, deberá inspeccionar los siguientes sistemas, de acuerdo con el manual de mantenimiento o instrucciones para aeronavegabilidad continuada emitidas por el fabricante:

1) Ejes de transmisión de potencia o sistemas similares.

2) La caja de engranajes de transmisión del rotor principal, por defectos evidentes.

3) El rotor principal y la sección central o área equivalente; y

4) El rotor auxiliar.

c) Inspecciones anuales y de cien (100) horas:

1) Toda persona que realice una inspección anual o de cien (100) horas, deberá usar una planilla de trabajo en la que se listen los elementos o ítems a inspeccionar. La planilla de trabajo puede ser de un formato particular, provista por el fabricante del equipo que está siendo inspeccionado u otra obtenida de otra fuente. Esta lista de control deberá tener el alcance y detalle de los ítems contenidos en el Apéndice "D" de este RAD y el párrafo (b) de esta sección.

2) Toda persona que aprueba un motor recíproco para retornar al servicio después d una inspección anual o de cien (100) horas, antes de otorgar la aprobación, har funcionar el motor o motores de acuerdo a las recomendaciones del fabricante, a fi de determinar sus condiciones de funcionamientos:

i) Potencia de salida (R P M estática máxima, punto fijo y el ralentí);

ii) Operación de magnetos;

iii) Presión de aceite y combustible;

iv) Temperatura del cilindro y temperatura de aceite.

3) Toda persona que pruebe un motor de turbina de aeronave para retornar al servici después de una inspección anual de una de cien (100) horas o de una inspecció progresiva, antes de la aprobación, hará funcionar el motor o los motores par determinar el funcionamiento satisfactorio de acuerdo con las recomendaciones de fabricante.

43.16 Limitaciones de aeronavegabilidad.

Toda persona que efectúa una inspección u otro mantenimiento especificado en la sección d limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o en las instruccione para aeronavegabilidad continuada, realizará las inspecciones u otro mantenimiento de acuerdo co las especificaciones de operaciones aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil la aplicación d acuerdo a los RAD 121, 135 ó un programa de inspección aprobado bajo el párrafo 91.409 (e).

Apéndice "A" - Alteraciones Mayores, Reparaciones Mayores y Mantenimiento Preventivo

a) Alteraciones Mayores:

1) **Alteraciones Mayores de la Estructura.** Las alteraciones de las partes siguientes y las alteraciones de los siguientes tipos, cuando no están listadas en las hojas de especificaciones del certificado de Tipo de la aeronave, son alteraciones mayores de la estructura:

i) Alas;

ii) Superficies de empenaje;

iii) Fuselaje;

iv) Bancadas de motor;

v) Sistemas de control;

vi) Tren de aterrizaje;

vii) Casco o flotadores;

viii) Elementos de una estructura que incluyan largueros, costillas, fijaciones, amortiguadores, soportes, cubiertas, carenajes, montantes y lastre permanente; de balance.

ix) Sistemas actuadores hidráulicos y/o eléctricos;

x) Palas de rotor;

xi) Cambios al peso vacío o balance en vacío que causen un incremento del peso máximo certificado o cambios en los límites del centro de gravedad de la aeronave;

xii) Cambios al diseño básico de los sistemas de combustible, aceite, enfriamiento, calefacción, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, antihielo (anti-icing), deshielo (de icing) o sistema de escape;

xiii) Cambios en ala o en las superficies de control fijas o movibles que puedan producir características de vibración (flutter) y oscilación sin control.

2) **Alteraciones Mayores en Motor**: Las siguientes alteraciones de motor cuando no están listadas en las hojas de especificaciones del certificado de Tipo del motor, son alteraciones mayores del mismo.

i) La conversión de un motor de aeronave a partir de un modelo aprobado a

otro, que incluya cambios en la relación de compresión, en la caja de reducción de la hélice, en la relación de engranaje impulsor o bien la sustitución de las partes principales del motor que requieran un trabajo extenso y prueba del mismo;

ii) Los cambios al motor por reemplazo de las partes estructurales del mismo con partes que no son suministradas por el fabricante original o con partes que no son aprobadas específicamente por la Autoridad de Aviación Civil;

iii) Instalación de un accesorio que no está aprobado para el motor;

iv) Remoción de accesorios que están indicados como equipo requerido en la hoja de especificaciones del certificado tipo de la aeronave o del motor;

v) Instalación de partes estructurales diferentes al tipo de partes aprobadas para la instalación; y

vi) Conversiones de cualquier clase con el propósito de usar combustible de una categoría u octanaje diferente que el listado en las hojas de especificaciones del certificado tipo del motor.

3) **Alteraciones mayores de hélices.** Las siguientes alteraciones de una hélice cuando no están autorizadas en las hojas de especificaciones del certificado de Tipo de la hélice, son alteraciones mayores de la hélice:

i) Cambios en el diseño de las palas;

ii) Cambios en el diseño del cubo de la hélice;

iii) Cambios en el diseño del sistema de control o gobernador;

iv) Instalación de un gobernador, de un sistema de embanderamiento o de un sistema de gobernador;

v) Instalación de un sistema de deshielo (de icing) de la hélice;

vi) Instalación de partes no aprobadas para la hélice;

4) **Alteraciones Mayores de Accesorios.** Alteraciones en el diseño básico que no están hechas de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del accesorio de acuerdo con las Directivas de Aeronavegabilidad. Además, los cambios en el diseño básico del equipo de radio comunicación y del equipo de navegación aprobados que tienen efecto en la frecuencia, estabilidad, nivel de ruido, sensibilidad, selectividad, distorsión, falsa emisión, recepción, características en el control automático de volumen (AVC), o la habilidad para satisfacer las condiciones de la prueba en el medio ambiente y con otros cambios que tengan un efecto en el rendimiento del equipo.

b) **Reparaciones Mayores:**

1) **Reparaciones Mayores de Estructura.** Las reparaciones de las siguientes partes de una estructura y la reparación de los siguientes tipos que comprendan el aumento de resistencia, el aumento de refuerzos, empalmes y la fabricación de miembros estructurales primarios o sus reemplazos y cuando el reemplazo incluye remachar y/o soldar las partes afectadas.

i) Vigas tipo cajón (box beams);

ii) Alas o superficies de control monocasco o semi-monocasco;

iii) Larguerillos de ala o costillas de ala;

iv) Largueros;

v) Borde de vigas;

vi) Partes de vigas armadas (truss beam);

vii) Vigas ligeras (thin sheets web);

viii) Miembros de la quilla y de la parte superior de los flotadores o de los cascos;

ix) Miembros de chapa corrugada sometidos a compresión que actúan en forma equivalente al larguero de las alas o de las superficies de cola;

x) Costillas principales del ala y miembros sometidos a compresión;

xi) Montantes de ala y de superficies de cola;

xii) Bancada de motor;

xiii) Largueros de fuselaje;

xiv) Miembros de los reticulados laterales, horizontales o mamparos (bulkheads);

xv) Montantes principales de asientos;

xvi) Montantes del tren de aterrizaje;

xvii) Ejes;

xviii) Ruedas;

xix) Esquíes y soportes para esquíes;

xx) Partes del sistema de control como: Columna de control, pedalera, ejes, soportes o contrapesos externos de los alerones;

xxi) Reparaciones que comprendan la sustitución de material;

xxii) Reparación de áreas de metal o madera terciada dañadas que excedan de 15cm. (6 pulgadas) en cualquier dirección;

xxiii) Reparaciones de partes del recubrimiento realizando junturas adicionales;

xxiv) Empalmes del recubrimiento;

xxv) Reparación de tres o más costillas adyacentes del ala o de superficies de control o el borde de ataque de alas y superficies de control entre esas costillas adyacentes;

xxvi) Reparación del recubrimiento de tela en un área mayor que aquélla requerida para reparar dos costillas adyacentes;

xxvii) Reemplazo total de telas de recubrimiento sobre partes cubiertas con tela tales como alas, fuselaje, estabilizador o superficies de control; y

xxviii) Reparaciones, incluyendo el reemplazo de fondos de tanques de combustible y aceite ya sean integrales o removibles.

2) **Reparaciones Mayores de Motores**: Reparaciones de las siguientes partes de un motor y reparaciones de los siguientes tipos, son reparaciones mayores de motores

i) Separación o desmontaje del cárter o un cigüeñal de un motor recíproco equipado con un sobre alimentador integral;

ii) Separación o desmontaje del cárter o un cigüeñal de un motor recíproco equipado con una reducción a engranajes, de un tipo diferente a la de engranajes rectos; y

iii) Reparaciones especiales de las partes estructurales del motor por medio de soldaduras, rellenado (plating), metalizado u otros métodos;

3) **Reparaciones Mayores de Hélices**: Reparaciones de los siguientes tipos en una hélice son reparaciones mayores de hélice.

i) Cualquier reparación o enderezamiento de las palas de metal;

ii) Reparación o maquinado de cubos de acero;

iii) Acortamiento de palas de acero;

iv) Restitución de puntera de hélices de madera;

v) Reemplazo de laminados exteriores sobre hélices de madera de paso fijo;

vi) Reparación de agujeros ovalados para bulones en el cubo de hélices de madera de paso fijo;

vii) Trabajo de incrustación sobre palas de madera;

viii) Reparación de palas de material compuesto;

ix) Reemplazo de punteras de tela en palas;

x) Reemplazo de cubierta de plástico;

xi) Reparación de gobernador;

xii) Revisión general (overhaul) de hélice de paso variable;

xiii) Reparaciones de huecos profundos en los bordes (melladuras), cortes, marcas, etc. y enderezado de palas de aluminio;

xiv) Reparación o reemplazo de elementos internos de las palas;

4) **Reparaciones Mayores de Accesorios**: Las reparaciones de los siguientes tipos en accesorios son reparaciones mayores.

i) Calibración y reparación de instrumentos;

ii) Calibración de equipo eléctrico y electrónico;

iii) Rebobinado de la bobina de campo de un accesorio eléctrico;

iv) Revisión general (overhaul) de válvulas hidráulicas de control; y

v) Revisión general overhaul de carburadores del tipo de presión y de bombas de tipo presión de combustible, aceite y fluido hidráulico.

c) **Mantenimiento Preventivo.** El mantenimiento preventivo, una vez demostrado que no implica operaciones complejas de armado está limitado al siguiente trabajo:

1) Desmontaje, instalación y reparación de neumáticos del tren de aterrizaje;

2) Restitución de cuerdas de amortiguación elásticas sobre el tren de aterrizaje;

3) Mantenimiento de los amortiguadores de soporte del tren de aterrizaje por el agregado de aceite, aire o ambos;

4) Mantenimiento de los rodamientos pertenecientes a las ruedas del tren de aterrizaje mediante limpieza y engrase;

5) Sustitución de alambres de seguridad, elementos de frenado o pasadores de seguridad;

6) Lubricación que requiera solamente el desmontaje de elementos no estructurales tales como tapas de inspección, carenado de motor y cubre falta aerodinámico;

7) Hacer parches simples de tela, que no requieran refuerzos de costura o la sustitución de superficies de control o partes estructurales. En el caso de globos, hacer pequeñas reparaciones de tela a la cubierta de acuerdo con las instrucciones del fabricante del globo, no requiriendo la sustitución o reparación de cintas de carga;

8) Llenado de fluido hidráulico en el tanque de reserva hidráulica;

9) Terminación del revestimiento de fuselaje, cestos de globos, superficies de ala y cola (excluyendo superficie de control balanceada), estructuras fuseladas, tapas, tren de aterrizaje, cabina o compartimento interior de cabina, cuando no se requiera la remoción o desmontaje de cualquier estructura primaria o sistema operativo;

10) Aplicación de materiales de protección o preservantes a componentes cuando no esté envuelto el desarme del mismos de cualquier estructura primaria o sistema operativo, y donde tal revestimiento de protección no esté prohibido o no contraríe las buenas prácticas;

11) Reparación de tapicería o accesorios decorativos del interior de la cabina de pasajeros, cabina de piloto o cesto de globo, cuando la reparación no requiera desmontaje de ninguna estructura principal o sistema operativo o interfiera con un sistema operativo o afecte la estructura principal de la aeronave;

12) Hacer pequeñas reparaciones simples a cubrefaltas no estructurales, tapas y registro no estructurales, cubiertas, pequeños parches y refuerzos que no cambien el perfil que pudiera interferir en el adecuado flujo de aire;

13) Reemplazo de ventanas laterales cuando el trabajo no afecte la estructura o interfiera con cualquier sistema operativo, tales como controles, equipos eléctricos etc.;

14) Reemplazo de cinturones de seguridad;

15) Sustitución de asientos o partes de éstos, con reemplazo de partes aprobadas para la aeronave en cuestión, no involucrando el desmontaje de cualquier estructura principal o sistema operativo;

16) Solución para el problema y la reparación de los circuitos rotos en el cableado de los circuitos de la luz de aterrizaje;

17) Reemplazo de lámparas, reflectores y lentes de las luces de posición y de aterrizaje;

18) Reemplazo de ruedas y esquíes, cuando el cómputo de peso y balanceo no esté involucrado;

19) Reemplazo de cualquier tapa que no requiera el desmontaje de la hélice o desconexión de sistemas de control de vuelo;

20) Reemplazo o limpieza de bujías, control y ajuste de la corrección de la distancia entre electrodos (luz de las mismas);

21) Reemplazo de cualquier conexión de mangueras, excepto conexiones hidráulicas;

22) Reemplazo de las líneas de combustible prefabricadas;

23) Limpieza o reemplazo de los filtros de aceite y de combustible;

24) Reemplazo y mantenimiento de las baterías;

25) Limpieza del piloto del quemador y de las toberas principales de los globos de acuerdo con las instrucciones del fabricante del globo;

26) Reemplazo o ajuste de las fijaciones estándares no estructurales que tienen incidencia en las operaciones;

27) El intercambio de las canastas y quemadores de los globos cuando la canasta o el quemador es designado como intercambiable en las hojas de datos técnicos del Certificado de Tipo del globo y la canasta y los quemadores son diseñados específicamente para una remoción e instalación rápida;

28) Remoción, verificación y reemplazo de los detectores magnéticos;

29) Remoción e instalación de accesorios que van instalados en el panel frontal de instrumento, incluyendo sistemas de control de vuelos automáticos, respondedores transponder y equipos de frecuencia microondas (DME).

Apéndice "B" - Registros (récords) de Inspecciones, Reparaciones y Alteraciones Mayores Formulario FM-6 (337)

a) Toda persona tallèr habilitado que realice inspecciones de habilitación, alteraciones, alteraciones mayores, reparaciones mayores o reparaciones en una aeronave, motor o hélices, deberá:

1) Completar el Formulario FM-6 (337) por triplicado; y

i) Entregar una copia firmada al propietario o explotador de la aeronave, remitir una copia firmada a la Autoridad de Aviación Civil dentro de cuarentiocho (48) horas de la vuelta al servicio de la aeronave, plantas de poder (motores) o hélice, anexando la planilla de trabajo correspondiente según la cual se ejecutaron las tareas;

ii) Anexar el formulario original a la libreta historial (log book) de la aeronave, motor o hélice, como comprobante del trabajo efectuado; y cuando este se trate de una inspección, deberá conservarse en el historial por el tiempo que dura su habilitación;

iii) Archivar el triplicado en el taller durante dos (2) años junto con la planilla de trabajos respectiva.

Apéndice "C" - Alcance y Detalles de la Memoria Técnica

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "D" - Alcance y detalle de Items (según sea aplicable a toda Aeronave en particular) que deben ser incluidos en las Inspecciones anuales y de cien (100) horas.

a) Antes de iniciar una inspección anual o de cien (100) horas la aeronave y sus motores deberán estar totalmente limpios y desmontadas o abiertas todas las ventanillas de inspección, puertas de acceso, cubrefaltas, carenajes y tapas (cowlime) como sea necesario.

b) Toda persona habilitada que realice una inspección anual o de cien (100) horas inspeccionará cuando corresponda, los siguientes componentes del fuselaje:

1) Entelado y revestimiento por deterioro, deformaciones u otra evidencia de fallas, y fijaciones defectuosas o inseguras de los soportes y herrajes;

2) Sistemas y componentes para determinar instalación incorrecta, defectos visibles u operación no satisfactoria;

3) Envoltura o partes de ellas, tanques de lastre y partes relacionadas de globos libres, para determinar condiciones defectuosas;

c) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas, inspeccionará cuando corresponda, los siguientes componentes de cabina y puesto de pilotaje;

1) Por falta de limpieza y objetos sueltos que podrían trabar los controles;

2) Asientos y cinturones de seguridad, por condición y defectos evidentes;

3) Ventanillas y parabrisas, por deterioro y/o rotura de los mismos;

4) Instrumentos, por estado, montaje o marcación defectuosa y cuando sea posible, operación inadecuada;

5) Controles de vuelo y de motor, por instalación y/o operación inadecuada;

6) Baterías, por instalación y carga inadecuada; y

7) Todos los sistemas, por instalación inadecuada, malas o deficientes condiciones generales, defectos evidentes u obvios e inseguridad en la sujeción.

d) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas inspeccionará cuando corresponda, los componentes del motor y barquillas de la siguiente forma:

1) Sección del motor por evidencia visible de escape de aceite, combustible y/o líquido hidráulico y determinar los orígenes de tales escapes;

2) Espárragos y tuercas, por torque incorrecto y defectos obvios;

3) Condición interna del motor: verificación de la compresión de cilindros y presencia de partículas metálicas o cuerpos extraños en los filtros y tapón de drenaje del sumidero;

4) Bancada del motor, por rajaduras y aflojamiento: Motor-bancada y bancada-estructura;

5) Soportes de goma (ENGINE MOUNT) por condición y deterioro;

6) Controles de motor, por defectos, inadecuado recorrido e incorrecto aseguramiento;

7) Tuberías, mangueras y abrazaderas, por escapes, condición inadecuada y flojedad;

8) Tubos de escape, por rajaduras, defectos y/o fijación incorrecta;

9) Accesorios, por defectos evidentes y seguridad de montaje;

10) Todos los sistemas por instalación inadecuada, mala condición general, defectos y/o fijación insegura;

11) Capotas por rajaduras y/o defectos.

e) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas, inspeccionará cuando corresponda, los siguientes componentes del tren de aterrizaje:

1) Todas las unidades, por malas condiciones e inseguridad de la sujeción;

2) Dispositivos amortiguadores, por inadecuado nivel de fluido;

3) Sistema articulado y varillaje, por desgaste indebido o excesivo, fatiga y/o deformación;

4) Mecanismo de retracción y seguro, por operación inadecuada;

5) Líneas hidráulicas, por verificación de escapes;

6) Sistema eléctrico, por rozamiento e inadecuada operación de los interruptores;

7) Ruedas, por rajadura, defectos y condición de los cojinetes;

8) Gomas, por desgaste excesivo o cortes;

9) Frenos, por ajuste inadecuado;

10) Flotadores y skis, por sujeción insegura y defectos obvios.

f) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de 100 horas inspeccionará cuando corresponda, todos los componentes del ala y sección central por mala condición general, deterioro del entelado o revestimiento, deformación, falla evidente o inseguridad de la sujeción.

g) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas, inspeccionará cuando corresponda, todos los componentes y sistemas que compongan el conjunto del empenaje, por mala condición general, deterioro del entelado o revestimiento, deformación, falla evidente, inseguridad de la sujeción e instalación y operación inadecuada del componente.

h) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas, inspeccionará cuando corresponda, los siguientes componentes de hélices:

1) Todo el conjunto de hélice, por rajaduras, melladuras, atascamiento o escapes de aceite;

2) Pernos, por inadecuado torque y/o falta de alambre de seguridad;

3) Dispositivos antihielo, por inadecuada operación y/o defectos obvios;

4) Mecanismos de controles, por inadecuada operación, seguridad de montaje y recorrido restringido.

i) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará cuando corresponda, los siguientes componentes del grupo de radio.

1) Equipo de radio y electrónico, por inadecuada instalación y montaje inseguro;

2) Cableado eléctrico y conductos portacables eléctricos, por inadecuado recorrido inseguridad de montaje y defectos obvios;

3) Conexión y blindaje, por inadecuada instalación y/o mala condición;

4) Antena, incluyendo su mástil, por mala condición, montaje inseguro e inadecuada operación.

j) Toda persona habilitada que efectúe una inspección anual o de cien (100) horas inspeccionará cuando corresponda, cualquier otro item miscelaneo que se encuentre instalado y que no esté enunciado de alguna manera en este listado.

Apéndice "E" - Prueba e Inspección del Sistema Altimétrico

Toda persona que ejecute las pruebas e inspecciones del sistema altimétrico requerido por la sección 91.411 debe cumplir con lo siguiente:

a) Sistema de presión estática:

1) Verificar que el sistema esté libre de humedad y obstrucciones;

2) Verificar que los escapes estén dentro de las tolerancias indicadas en las secciones 23.1325 25.411 según aplique;

3) Determinar que el calentador de la toma del sistema estático si está instalado este operativo;

4) Se asegure que cualquier alteración o diferencia de la superficie del fuselaje no afecte la relación entre la presión del aire en el sistema estático y la presión del aire verdadero ambiental para cualquier condición de vuelo.

b) Altímetro:

1) Probarlo de acuerdo a lo establecido en los subpárrafos siguientes, en un taller habilitado y calificado. A no ser que se lo especifique de otro modo, toda prueba de funcionamiento puede ser realizada con el instrumento sometido a vibración.

i) Error de escala: Con la escala de presión barométrica colocada en 29.92 pulgadas de mercurio, el altímetro deberá ser sometido sucesivamente a las presiones correspondientes a la altitud especificada en la Tabla I hasta la altitud máxima que normalmente se espera de la operación de la aeronave, en la cual el altímetro ha de ser instalado. La reducción de la presión debe llevarse a cabo a una velocidad que no exceda los 20.000 pies por minuto, hasta casi aproximadamente los 2.000 pies del punto de prueba. Cada punto de prueba indicado en Tabla I deberá alcanzarse a un régimen compatible con el equipo de prueba. El altímetro debe ser mantenido a la presión correspondiente a cada punto de prueba al menos por 1 minuto y no más de 10 minutos antes de tomar la lectura. El error en todos los puntos de prueba no deberá exceder las tolerancias especificadas en Tabla I.

ii) Histéresis: La prueba de histéresis debe comenzar no más de 15 minutos después de la exposición inicial del altímetro a la presión correspondiente al límite superior de la prueba de error de escala descrita en el subpárrafo (i) de tal manera que cuando el altímetro está a esta presión, la prueba de histéresis debe comenzar. La presión se debe incrementar a un porcentaje que simule un descenso en la altitud a una velocidad de 5.000 a 20.000 pies por minuto hasta alcanzar los 3.000 pies del primer punto de prueba (50% de la altitud máxima). Luego, al punto de prueba se debería aproximar a una velocidad no mayor de 3.000

pies por minuto. El altímetro debe mantenerse a esta presión por lo menos durante 5 minutos, pero no más de 15 minutos antes de que se tome la lectura. Después de tomar la lectura, la presión debe incrementarse aún más, en la misma forma anterior, hasta que se le alcance la presión correspondiente al segundo punto de prueba (40% de la altitud máxima). El altímetro debe mantenerse a esta presión al menos por 1 minuto, pero no más de 10 minutos antes de tomar la lectura. Después de tomar la lectura, la presión debe continuar incrementándose en la misma forma anterior, hasta que se alcance la presión atmosférica. La lectura del altímetro en cualquiera de los dos puntos de prueba no debe sobrepasar la tolerancia especificada en la Tabla II para la misma lectura del altímetro registrada durante la prueba de error de escala prescrita en el párrafo (b)(i).

iii) Efecto posterior: No más de 5 minutos después de la finalización de la prueba de histéresis descrita en (b)(ii), la lectura del altímetro (corregido por cualquier cambio de presión atmosférica) no debe diferir de la lectura de la presión atmosférica original de tolerancia especificadas en Tabla II.

iv) Fricción: El altímetro debe ser expuesto a un régimen continuo de disminución de la presión de aproximadamente 750 pies por minuto. En cada altitud listada en Tabla III, el cambio en la lectura de la aguja indicadora, después de la vibración, no deberá exceder la tolerancia indicada en la Tabla III para dicha altitud.

v) Pérdida de presión en la caja: Durante un intervalo de 1 minuto, la pérdida de presión por la caja del altímetro, cuando la presión dentro de él corresponda a una altitud de 18.000 pies, no debe cambiar la lectura del altímetro en un valor mayor que la tolerancia en la Tabla II, por un período de 1 minuto.

vi) Error de escala barométrica: A presión atmosférica constante, la escala barométrica debe ajustarse manualmente a cada una de las presiones (dentro del rango de ajuste) que están listadas en la Tabla IV, la aguja debe indicar la diferencia de altitud equivalente indicada en la Tabla IV, con una tolerancia de 25 pies.

2) Los altímetros que usan información proporcionada por sistemas de computación o (air data computer) o que incorporan internamente la corrección de la información del aire, pueden ser probados de acuerdo con las especificaciones desarrolladas por el fabricante.

c) Prueba del equipo automático de informe de altitud de presión y del ATC respondedor (transponder). La prueba deberá llevarse a cabo por una persona apropiadamente calificada. La medición del sistema automático de altitud de presión a la salida del ATC respondedor (transponder) instalado, cuando es interrogado en modo C, debe ser realizada sobre un número suficiente de puntos de prueba, para asegurarse que el equipo de registro de altitud, altímetros y los ATC respondedor (transponder) cumplen con las funciones deseadas al instalarse en la

aeronave. La diferencia entre la información de salida automática y la indicada en el altímetro no debe exceder de 125 pies.

d) Registro (records): Se debe cumplir con lo establecido en la sección 43.9 en lo que se refiere al contenido, forma y disposición de los registros (records). La persona que realice las pruebas del altímetro deberá registrar sobre la caja del mismo la fecha y la máxima altitud a la que ha sido probado y la persona que aprueba la aeronave para su retorno al servicio anotará la misma información en la bitácora de la aeronave o en otro registro (records) permanente.

TABLA I

Altitud	Presión Equivalente (Pulgadas de Hg)	Tolerancia ± (Pies)
1,000	31,018	20
0	29,921	20
500	29,385	20
1,000	28,856	20
1,500	28,335	25
2,000	27,821	30
3,000	26,817	30
4,000	25,842	35
6,000	23,978	40
8,000	22,225	60
10,000	20,577	80
12,000	19,029	90
14,000	17,577	100
16,000	16,216	110
18,000	14,942	120
20,000	13,750	130
22,000	12,636	140
25,000	11,104	155
30,000	8,885	180
35,000	7,041	205
40,000	5,538	230
45,000	4,355	255
50,000	3,425	280

TABLA II

Prueba	Tolerancia ± (PIES)
Prueba de pérdida de la caja del altímetro. Prueba de histéresis:	100
- Primer punto de prueba (50% de la altitud máxima de prueba)	75
- Segundo punto de prueba (40% de la altitud máxima de prueba)	75
Prueba de efecto posterior	30

TABLA III-FRICCION

Altitud (Pies)	Tolerancias ± (Pies)
1,000	70
2,000	70
3,000	70
5,000	70
10,000	80
15,000	90
20,000	100
25,000	120
30,000	140
35,000	160
40,000	180
50,000	250

TABLA IV – DIFERENCIA EN LA ALTURA DE PRESION

Presión (Pulgadas de Hg)	Diferencia de Altitud	Tolerancia ±
28.10	-1,727	25 pies
28.50	-1,340	
29.00	- 863	
29.50	-392	
29.92	0	
30.50	+531	
30.90	+893	
30.99	+974	

Apéndice "F" - Inspecciones y Pruebas del Respondedor ATC (Transponder)

La prueba del respondedor ATC (transponder) requerida, puede ser llevada a cabo utilizando un banco de pruebas (bench check) o un equipo portátil de prueba (ramp test) y se deben cumplir los requisitos prescritos en los párrafos (a) hasta (j) de este Apéndice. Si se usa un equipo portátil de prueba con acoplamiento adecuado al sistema de la antena de la aeronave, opere el equipo de prueba para los respondedor ATCRBS respondedores (transpondedores) a un régimen nominal de 235 interrogaciones por segundo par evitar una posible interferencia en el ATCRBS. Para probar el equipo en modo S opere el equipo de prueba a un régimen nominal de 50 interrogaciones por segundo. Cuando se este usando equipo de prueba portátil se permite una pérdida adicional de 3 dB para compensar los errores de acoplamiento de antena durante las pruebas de sensibilidad del receptor realizada de acuerdo con el párrafo (c)(1).

a) **Respuesta de la radio frecuencia:**

1) Para todas las clases de respondedores ATCRBS (transpondedores), interrogue el respondedor ATC (transponder) y verifique que la respuesta de frecuencia es de 1090 $\pm$ 3 megahercios MH_z.

2) Para respondedores ATC (transpondedores) clase 1B, 2B y 3B modo "S" interrogue el respondedor ATC (transponder) y verifique que la respuesta de frecuencia es de 1090 $\pm$ 3 MH_z.

3) Para respondedores ATC (transpondedores) clase 1B, 2B y 3B en modo S, que incorporan la respuesta de frecuencia opcional de 1090 $\pm$ 1 MH_z, interrogue el respondedor ATC (transponder) y verifique que la respuesta de la frecuencia es correcta.

4) Para respondedores ATC (transpondedores) clases 1ª, 2ª, 3ª y 4 modo S, interrogue el respondedor ATC (transponder) y verifique que la respuesta de frecuencia es de 1090 $\pm$ MH_z.

b) **Supresión:**

Cuando los respondedores ATCRBS (transpondedores) Clase 1B y 2B o Clase 1B, 2B y 3B en modo "S" son interrogados en modo 3/A. A un ritmo que oscile entre 230 y 1000 interrogaciones por segundo o cuando los respondedores ATCRBS (transpondedores) Clase 1ª y 2ª o las Clases 1B, 2ª, 3ª y 4 modo "S" son interrogados a un ritmo que oscile entre 230 y 1,200 interrogaciones por segundo en el modo 3/A.

1) Verificar que el respondedor ATC (transponder) no responda a más del 1% de las interrogaciones del ATCRBS cuando la amplitud del pulso P2 es igual al pulso P1.

2) Verificar que el respondedor ATC (transponder) responda por lo menos el 90% de las interrogaciones del ATCRBS cuando la amplitud del pulso de P2 es de 9 dB menor que el pulso P1. Si la prueba es llevada a cabo con la emisión de la señal de prueba, el ritmo de interrogación debe ser 235 $\pm$ 5 interrogaciones por

segundo a menos que un ritmo mayor haya sido aprobado por el ATC para el equipo de prueba usado en ese lugar.

c) **Sensibilidad del receptor:**

1) Verificar que para cualquier clase de respondedor ATCRBS (transponder), el nivel mínimo de accionamiento (MTL) del receptor del sistema es de –73 ±4 dbm o que para cualquier clase de respondedor ATC (transponder) en el modo "S", las interrogaciones del receptor con (MTL) en formato (Tipo P6) en el modo "S" sea –74 ± 3 dbm cuando se usa un aparato de prueba ya sea:

i) Conectado al extremo final de la antena de la línea de transmisión.

ii) Conectado al terminal de la antena del respondedor ATC (transponder) con una corrección para pérdidas en la línea de transmisión, o

iii) Utilizando la emisión de una señal de prueba.

2) Verificar que la diferencia entre la sensibilidad del receptor en modo 3ª y modo "C" no exceda 1 dB para cualquier clase de respondedor ATCRBS (transponder) o cualquier clase de respondedor ATC (transponder) en modo "S".

d) **Pico de potencia de salida de la radiofrecuencia (RF):**

1) Verificar que la potencia de salida de la radiofrecuencia RF del respondedor ATC (transponder) esté dentro de las especificaciones para la clase de respondedor ATC (transponder). Use las mismas condiciones que están descritas en (c)(1)(i), (ii) y (iii) anterior.

i) Para respondedores ATCRBS (transpondedores) la Clase 1A y 2A, se verifique que el pico mínimo de potencia de salida de la radiofrecuencia RF sea por lo menos 21.0 dbw (125 watts).

ii) Para respondedores ATCRBS (transpondedores) Clase 1B y 2B, verificar que el pico mínimo de potencia de salida de la radiofrecuencia RF es como mínimo 18,5 dbw (70 watts).

iii) Para respondedores ATCRBS (transpondedores) Clase 1A, 2A, 3A, 4 y clase 1B, 2B y 3B modo "S" que incluyen un elevado pico opcional de la potencia de salida de la radiofrecuencia RF es como mínimo de 21.0 dbw (125 watts).

iv) ATCRBS (transponder) en modo "S" verificar que el pico máximo de la potencia de salida de la radiofrecuencia RF no exceda de 27.0 dbw (500 watts).

NOTA: Las pruebas desde (e) hasta (j) se aplican solamente a los respondedores ATCRBS (transpondedores) en modo "S".

e) **El aislamiento del canal de transmisión de diversidad del modo S:**
Para cualquier clase de respondedores ATCRBS (transpondedor) en modo "S" que incorpore una diversidad de operación, verificar que el pico de potencia de la salida de la radiofrecuencia RF que se transmite desde la antena seleccionada exceda la potencia transmitida desde la antena no seleccionada como mínimo en 20 dB.

f) **Dirección del Modo "S":**
Interrogar al respondedor ATCRBS (transponder) en modo "S" y verifica que responda únicamente a la dirección asignada. Utilizar la dirección correcta y al menos dos direcciones incorrectas. Las interrogaciones deberían hacerse a una velocidad nominal de 50 interrogaciones por segundo.

g) **Formatos del Modo "S":**
Interrogue al respondedor ATCRBS (transponder) en modo "S" con formatos de acoplamiento (uplink-UF) para los cuales está equipado y verifique que la respuesta se realice en el formato correcto. Utilice los formatos de vigilancia UF=4 y UF=5. Verificar que la altitud reportada en las respuestas para UF=4 sean iguales que las reportadas en una respuestas valida del ATCRBS en modo C. Verificar que la identidad reportada en las respuestas para UF=5 sean iguales que las reportadas en una respuesta valida del ATCRBS en modo 3/A. Si el respondedor ATCRBS (transponder) está así equipado, utilice los formatos de comunicación UF=20,21 y 24.

h) **Las interrogaciones (ALL-CALL) en modo "S":**
Interrogue al respondedor ATCRBS (transponder) en el modo "S", con el formato UF=11 ALL-CALL modo "S" únicamente y los formatos ATCRBS en modo "S" ALL-CALL (pulso P4 de 1.6 microsegundos) verificar que la dirección correcta y la capacidad estén reportadas en las respuestas (formato downlink DF=11).

i) **Interrogación ALL-CALL solamente para los ATCRBS:**
Interrogue al respondedor ATCRBS (transponder) modo "S" con la interrogación ALL-CALL ATCRBS únicamente (con pulso de 0.8 microsegundos P4) y verifique que ninguna repuesta sea generada.

j) **Oscilación parásita:**
Compruebe que el respondedor ATCRBS (transponder) modo "S" genere una correcta oscilación parásita (squitter) aproximadamente una vez por segundo.

k) **Registros (records):**
Cumplir con las disposiciones de la sección 43.9 en contenido, forma y predisposición de los registros (records).

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 45

- IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, MARCA DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE AERONAVE

RAD 45 - Identificación de Productos, Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave

Indice

Sección "A" - Generalidades

45.1 Aplicabilidad.
45.3 Vigencia.

Sección "B" - Identificación de Aeronaves y de Partes Relacionadas con Productos Aeronáuticos

45.11 Generalidades.
45.13 Datos de identificación.
45.14 Identificación de componentes críticos.
45.15 Reemplazos y modificaciones de partes.

Sección "C" - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves Civiles

45.21 Generalidades.
45.22 Regla especiales de exhibición de aeronaves antiguas, usadas en exhibición y otras.
45.23 Exhibición de marcas de nacionalidad y matrícula.
45.25 Ubicación de las marcas de nacionalidad y de matrícula sobre aeronaves de ala fija.
45.27 Ubicación de las marcas de nacionalidad y matrícula sobre aeronaves sin alas fijas.
45.29 Dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula.
45.33 Venta de una aeronave: Remoción de las marcas de identificación.

Sección "D" - Pintado de Aeronaves

45.35 Generalidades.
45.37 Identificación de la nacionalidad con el símbolo de la bandera.
45.39 Marcas de aeronaves ambulancias.

Sección "A" - Generalidades

45.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para:

a) La identificación de productos, marcas de nacionalidad y matrícula de aeronave.

b) Aplicación de marcas de nacionalidad e identificación de aeronaves civiles registradas en la República Dominicana.

c) La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

45.3 Vigencia.

Los requisitos establecidos regirán a partir de su publicación, por lo que los productos aeronáuticos afectados con anterioridad deberán quedar regularizados en la próxima inspección de mil horas o equivalentes, salvo expresa disposición de la Autoridad de Aviación Civil, autorizando nuevos plazos.

Sección "B" - Identificación de Aeronaves y de Partes Relacionadas con Productos Aeronáuticos

45.11 Generalidades.

a) **Aeronave y Motores de Aeronaves:** Todas las aeronaves matrículadas en la República Dominicana deberán estar identificadas por medio de una placa a prueba de fuego, la cual contendrá la información especificada en la sección 45.13, de este RAD mediante estampado grabado o cualquier otro método ignífugo de marcación aprobado. Esta placa de identificación deberá estar asegurada de manera tal que no pueda desfigurarse o desprenderse con el uso normal, ni tampoco destruirse o perderse en un accidente. Excepto a lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, la placa de identificación de aeronaves deberá estar fijada al exterior del fuselaje de la aeronave en una ubicación accesible, cerca de una de las entradas de la aeronave o bien, colocándola sobre la superficie exterior del fuselaje, cerca de la superficie del empenaje, de tal manera que pueda ser legible por una persona desde tierra. Para motores de aeronaves, la placa de identificación debe ser fijada al motor en una ubicación accesible y de forma tal, que no pueda desfigurarse o desprenderse por el uso normal, ni perderse o destruirse en un accidente.

b) **Hélices, Palas de Hélices y Cubo de Hélices:** Todo fabricante de hélices, palas de hélices y cubos de hélices deberá estar identificada por medio de una placa a prueba de fuego, contendrá grabado o cualquier otro método ignífugo de marcación aprobado, esta placa de identificación deberá estar asignada de manera tal, que no pueda despegarse o deteriorarse con el uso normal, ni tampoco destruirse o perderse en un accidente la cual no deberá ser instalada en ninguna superficie crítica de la misma.

c) **Globos Libres Tripulados:** La placa de identificación descrita en el párrafo (a) de esta sección deberá estar asegurada a la envoltura del globo y colocada, si es practicable, donde pueda ser visible al operador, cuando el globo está inflado. Asimismo, tanto la canastilla como el calentador deberán estar marcados, en forma legible y permanente, con el nombre del fabricante, el número de parte (o equivalente) y número de serie (o equivalente).

45.13 Datos de Identificación.

a) La identificación requerida en el párrafo 45.11 (a), deberá incluir la siguiente información:

1) Nombre del fabricante;

2) Designación de modelo;

3) Número de serie de fabricación;

4) Número de certificado de Tipo (sí hubiera alguno);

5) Número de certificado de producción (sí hubiera alguno);

6) Para los motores de aeronaves, las potencias de regímenes establecidas; y

7) Toda otra información, que la Autoridad de Aviación Civil encontrara apropia agregar.

b) Excepto a lo previsto en el párrafo (d) (1) de esta sección ninguna persona podrá camb remover o colocar la información de identificación requerida por el párrafo (a) de esta secc sobre alguna aeronave, motor de aeronave, hélice, pala de hélice o cubo de hélice sin aprobación de la Autoridad de Aviación Civil.

c) Excepto lo previsto en el párrafo (d)(2) de esta sección, ninguna persona podrá remove instalar cualquiera de las placas de identificación requeridas por la sección 45.11 de este RAD, la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil.

d) Las personas que realizan trabajos estipulados bajo el RAD 43, de acuerdo con métodos, técnicas y prácticas aceptables por la Autoridad de Aviación Civil, podrán:

1) Cambiar, remover o colocar información de identificación requerida por el párr (a) de esta sección en cualquier aeronave, motor de aeronave, hélice, palas hélice y cubos de hélice; o

2) Remover la placa de identificación requerida en la sección 45.11 cuando necesario durante las operaciones de mantenimiento.

e) Ninguna persona puede instalar una placa de identificación que ha sido removida acuerdo con el párrafo (d)(2) de esta sección, en cualquier aeronave, motor de aeronave, héli pala o cubo de hélice, distinto de aquél del cual fue removida.

45.14 Identificación de componentes críticos.

Toda persona que fabrique una parte de un producto aeronáutico, la cual tenga tiempo p reemplazo, intervalo de inspección o procedimientos relacionados que estén especificados en sección de limitaciones de aeronavegabilidad del "Manual de Mantenimiento del Fabricant Instrucciones" para mantener sus condiciones de aeronavegabilidad continuada deberá mar tales componentes con un número de parte (o equivalente) y número de serie (o equivalente).

45.15 Reemplazos y modificaciones de partes.

a) A excepción de lo previsto en párrafo (b) de esta sección, toda persona que fabrique parte de reemplazo o modificación bajo aprobación de fabricación de partes, A.F.P. emitido b la sección 21.303 de este Reglamento, deberá marcarlo en forma legible y permanente con:

1) Las letras "RAD-AFP";

2) El nombre, marca registrada y/o símbolo del titular del AFP;

3) El número de parte; y

4) El nombre y la designación de modelo de todo producto con certificado de T sobre el cual la parte es elegible para ser instalada.

b) Si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que, una pieza es demasiado pequeña o que de algún modo sea impracticable marcar en ella cualquiera de las informaciones requeridas en el párrafo (a) de esta sección, se adjuntará una tarjeta a la parte o al envase de la misma conteniendo la información que no pudo ser incorporada por marcación del elemento. Si las marcaciones requeridas en el párrafo (a)(4) resultasen tan extensas que su inscripción sobre la tarjeta adjunta sea impracticable, en la misma se deberá hacer una referencia a un manual o catálogo de parte, específico y fácilmente disponible para información sobre la elegibilidad de la parte.

Sección "C" - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves Civiles

45.21 Generalidades.

a) Excepto lo previsto en la sección 45.22, ninguna persona puede operar una aeronav registrada en la República Dominicana, al menos que la misma exhiba las marcas de nacionalida y matrícula de acuerdo con los requisitos de esta sección y a lo establecido en las secciones 45.2 hasta 45.33.

b) A menos que sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona podr colocar en una aeronave diseños, lecturas, marcas o símbolos que modifiquen o confundan la marcas de nacionalidad y matrícula.

c) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves deberán:

1) Excepto en lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, estar pintadas o fijada a l aeronave por algún otro medio de forma tal que garantice un grado d permanencia similar;

2) No tener ningún tipo de ornamentación;

3) Contrastar con el color de fondo; y

4) Ser legibles.

d) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles pueden ser fijados a l aeronave con material de fácil remoción si:

1) Hay intención de una entrega inmediata a un comprador extranjero; o

2) Está marcado temporalmente para cumplir los requisitos establecidos en la secció 45.22 (c) y/o 45.29.

45.22 Reglas especiales de exhibición de aeronaves antiguas, usadas en exhibición y otras.

a) Cuando la presentación de las marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo con l sección 45.21 y 45.23 a la 45.33 sea inconsistente con la exhibición de esa aeronave la mism puede ser operada sin exhibir estas marcas en ninguna parte de la aeronave si:

1) Se operan con el propósito de exhibición incluyendo película o producción d televisión o una demostración aérea;

2) Excepto para práctica y vuelos de prueba necesarios para fines de exhibición, ell es operada únicamente en el lugar de la exhibición o en traslado entre la ubicació de la exhibición y la base de operaciones de la aeronave; y

3) Para cada vuelo. Sea operada previa aprobación de la Autoridad de Aviació

Civil, y sea operada bajo un plan de vuelo remitido de acuerdo a la sección 91.153 ó 91.159, indicando las marcas que ella debe exhibir si efectúa cualquier otro vuelo.

b) Una aeronave pequeña de matrícula dominicana construida al menos treinta (30) años atrás o una aeronave de matrícula dominicana para la cual un certificado experimental ha sido otorgado de acuerdo las secciones 21.191 (d) ó 21.191 (g) para operar como aeronave de exhibición o como aeronave de construcción amateur que tenga la misma configuración externa de una aeronave construida al menos treinta años atrás, podría ser operada sin las marcas requeridas en las secciones 45.21 y 45.23 hasta 45.33 si:

1) Cumple con lo establecido en la sección 45.21 (c) marcado al menos dos pulgadas de alto en cada lado del fuselaje o superficie de cola vertical consistiendo en las letras HI seguida por el número de registración dominicana de la aeronave y al final otro grupo de dos letras correspondiente al tipo de operación que realiza;

2) Cuando esta no exhiba otra marca que inicie con las letras (HI) en ninguna parte en la aeronave, a menos que esta sea la misma marca exhibida bajo el párrafo (b)(1) de ésta sección.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo los párrafos (a) o (b) de esta sección:

1) En un país extranjero a menos que ese país permita esa operación; o

2) En cualquier operación aéreo comercial.

d) Si debido a las configuraciones de una aeronave, es imposible para una persona marcar dicha aeronave de acuerdo a las secciones 45.21, 45.23 hasta 45.33, dicha persona puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil un procedimiento de marcado diferente.

45.23 Exhibición de marcas de nacionalidad y matrícula.

a) Generalidades:

1) La nacionalidad y matrícula de las aeronaves privadas dominicanas se identifican por tres (3) grupos de letras y números, el primer grupo formado por dos (2) letras corresponden a la nacionalidad, el segundo grupo compuesto por números, debe estar separado del anterior por un guión y esto a la vez corresponden a la matrícula individual de la aeronave. El tercer grupo de letras formado por dos (2) letras, corresponde al tipo de operación realizada;

2) De acuerdo con el Anexo 7 de la OACI las marcas de nacionalidad dominicana están conformadas por las letras "HI" para identificar la nacionalidad del país seguida por el número de matrícula de la aeronave, dicha identificación se harán en números arábicos, y al final otro grupo de dos (2) letras correspondientes al tipo de operación que realiza. Las operaciones serán identificadas por las siguientes letras al final de la matrícula.

CT---Comercial de transporte pasajeros y carga
TA---Comercial de trabajo aéreos
CA---Comercial por arrendamientos
TX---Servicios de taxis aéreos
SP--- Servicios privados.
EX---Experimental.
VL---Ultralivianos.

3) Las aeronaves prototipos de experimentación o de prueba se identificarán con la marca de nacionalidad seguida de una matrícula especial, separada por un guión, consistente en una letra ("EX") mayúscula acompañada por el número de orden correspondiente.

4) Los ultralivianos motorizados (UL) se identificarán colocando la marca de nacionalidad (HI) seguida de un guión, número de matrícula correspondiente más las dos letras "UL".

b) Exhibición.

1) Las marcas de nacionalidad y matrícula se aplicarán con letras y números arábigos sin adornos ni diseño alguno, de un solo trazo y de conformación en paralelogramo recto a 90°.

2) En aeronaves nacionales con certificado de aeronavegabilidad de categoría limitada o restringida, RAD 21.175 (b) el explotador aplicará, además de las marcas de nacionalidad, leyendas que identifiquen la certificación otorgada. Estas leyendas, deberán colocarse cerca de cada acceso a la cabina, con letras del tipo romano cuya altura esté entre los seis (6) y quince (15) cm, las mismas, según el caso, serán "limitada", "restringida", "experimental".

45.25 Ubicación de las marcas de nacionalidad y matrícula sobre aeronaves de ala fija.

a) Operadores de estos tipos de aeronaves aplicarán su marca de nacionalidad y matrícula en las superficies a ambos lados del plano fijo vertical o sobre las superficies a ambos lados del fuselaje. De la misma manera se colocarán estas marcas en ambas alas, alternativamente sobre la superficie superior del ala derecha y en la inferior del ala izquierda.

b) Las marcas mencionadas se aplicarán:

1) En la superficie del plano fijo vertical con la leyenda en forma horizontal. En caso de aeronaves con multiempenajes las marcas se efectuarán sobre las superficies exteriores únicamente: o

2) En ambos lados del fuselaje, con la leyenda centralizada con el eje del fuselaje y en forma horizontal entre el borde de fuga del ala (en el caso de biplanos, de borde de fuga posterior) y el borde de ataque del plano horizontal del timón de profundidad. Si resultara imposible por la ubicación de las barquillas de los

motores u otras estructuras del fuselaje colocadas en esta área, se podrán aplicar las marcas sobre las superficies exteriores de dichas estructuras. Si aún así resultara imposible, se deberá optar por la aplicación de las leyendas en el plano fijo vertical.

3) En las aeronaves monoplanos las marcas se aplicarán siguiendo lo expresado en el párrafo 45.25 (a), centralizadas a lo largo del eje del ala, con el extremo superior de las letras orientado hacia el borde de ataque y en lo posible en la mitad exterior de las alas.

4) En aquellas aeronaves multiplanos la aplicación de las leyendas se efectuará alternativamente sobre el ala superior derecha y en el plano inferior izquierdo siguiendo lo expresado en el párrafo 45.25 (a).

c) Planeadores y motoplaneadores (planeadores motorizados): Todo operador de un planeador o motoplaneador se asegurará que éstos exhiban las marcas requeridas en los párrafos 45.23 y 45.25 (b)(1), además que las alas exhiban las siglas de nacionalidad y matrícula en la superficie inferior de ambos planos. Este caso particular se establece para las leyendas reglamentarias, una altura entre los ocho (8) y doce (12) centímetros manteniendo las proporciones establecidas en el párrafo 45.25 (b)(4).

d) Ultralivianos (ULM): Todo operador de un ULM, se asegurará que éstos exhiban las marcas reglamentarias que se prescriben en el párrafo 45.23 (a)(4) de la siguiente forma:

1) En el estabilizador vertical se aplicará lo establecido en le párrafo 45.25 (b)(1) y de acuerdo con las prescripciones reglamentarias, ajustando las medidas a lo que establece en la sección 45.29.

2) En las alas se aplicará lo establecido en el párrafo 45.25 (a) y 45.25 (b)(4) en lo que hace a sus medidas según lo prescrito en la sección 45.29.

e) Si debido a la configuración de una aeronave, es imposible para una persona marcar la misma de acuerdo con las secciones 45.21, 45.23, 45.25 hasta 45.33, dicha persona puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil un procedimiento de marcado diferente.

45.27 Ubicación de las marcas de nacionalidad y matrícula sobre aeronaves sin alas fijas.

a) Helicópteros: Todo operador de helicóptero aplicará las marcas de nacionalidad y matrícula sobre ambos lados de la superficie de la cabina o del fuselaje o del carenado del eje del rotor principal o del plano fijo vertical, siguiendo las reglas establecidas en la sección 45.23.

b) Dirigibles: Todo operador deberá marcar la nacionalidad y matrícula requeridas en la sección 45.23 sobre:

1) Las superficies del estabilizador horizontal de igual forma en lo establecido en los párrafos 45.25 (a) y 45.25 (b)(4) para las alas de los aviones monoplanos;

2) A cada lado del estabilizador vertical en forma similar a lo establecido en el

párrafo 45.25 (b)(1).

c) Aeróstatos esféricos: Todo operador de un globo aerostático esférico aplicará las marca de identificación de nacionalidad y matrícula, requeridas en la sección 45.23 en dos lugare diametralmente opuestos y próximos a la circunferencia horizontal mayor del globo.

d) Aeróstatos no esféricos: Todo operador de un globo de este tipo aplicará las marcas d identificación próximas a la máxima sección transversal, ligeramente por encima de la fijación d los encordados que sostienen al globo la barquilla o canasta (cabina), también ella deberá exhibi las leyendas que estipula la sección 45.23 en dos lugares sobre superficies opuestas con letras d una altura entre dos (2") y (4").

e) En aquellos casos que la configuración de la aeronave no admita el cumplimiento de la reglas previstas en las secciones 45.23 y 45.25, se propondrá a la Autoridad de Aviación Civil la alternativas viables para su aprobación.

45.29 Dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula.

a) Las marcas de nacionalidad y matrícula deberán colocarse a la misma altura. La altura d las marcas se ajustará para:

1) Aeronaves con planos fijos:

i) Deberán ser de por lo menos 30 cm (12") de altura y en las alas 40 cm (16") mínimo y 60 cm (24") máximo a excepción de lo previsto en e párrafo 45.25 (c).

ii) En el fuselaje 15 cm (6") mínimo y 25 cm (10") máximo.

iii) En el estabilizador 10 cm (4") mínimo y 20 cm(8") máximo.

2) Aeronaves sin planos fijos:

i) Giroavión 30 cm (12") mínimo y 40 cm (16") máximo.

ii) Dirigibles: Estabilizador vertical y horizontal, 20 cm (8") mínimo y 40 cm (16") máximo.

iii) Globos aerostáticos esféricos: 20 cm (8") mínimo y 30 cm (12") máximo.

iv) Globos aerostáticos no esféricos: De igual forma los globos esféricos excepción del párrafo 45.25 (c).

v) Planeadores y motoplaneadores: Conforme a lo prescrito en los párrafo 45.25 (c) y 45.29 (a) (1)(ii).

vi) ULM: Conforme a lo previsto en los párrafos 45.29 (a)(1)(i) y (a)(1)(ii).

b) Grosor del trazo para las letras y números: 1/6 parte de la altura.

c) Ancho de las letras y números: 2/3 de la altura, excepto el número uno (1) que puede ser 1/6 de la altura y las letras M y W que puede ser tan anchas, como lo son de altas.

d) Espacios entre las letras y números: No deben ser menos de 1/4 del ancho de la misma.

e) Las marcas requeridas por este RAD para aeronaves de alas fijas deberán tener la misma altura, ancho, espesor y esparcimiento sobre ambos lados de la aeronave.

45.33 **Venta de una aeronave: Remoción de las marcas de identificación.**

Cuando una aeronave se encuentra matriculada en el registro nacional de aeronaves de la República Dominicana y resulta vendida a un comprador radicado en el extranjero, por lo que se otorga el cese de bandera para su inscripción en un registro extranjero, el explotador deberá remover las marcas de nacionalidad y matrícula dominicanas antes de ser entregada al comprador.

Sección "D" - Pintado de Aeronaves Privadas

45.35 Generalidades.

Todo operador de una aeronave matriculada en el registro (record) nacional de aeronaves estará sujeto a las reglas que se enuncian a continuación:

a) El pintado de la aeronave no debe imitar las características del mimetizado militar u otras que se apliquen en aeronaves pertenecientes a las fuerzas armadas o de seguridad.

b) La combinación de colores será tal que no pueda confundirse con la superficie terrestre, n confundir las marcas de identificación de nacionalidad y matrícula.

c) Las pinturas a aplicar serán las denominadas brillantes, debiendo desecharse aquéllas denominadas color de tono mate.

d) Excepto en los planeadores, no sé admitirá el pintado de una aeronave de un solo color, a menos que se incorporen filetes longitudinales de fuerte contraste sobre el fuselaje y los planos que identifiquen la figura de la aeronave.

e) No se admitirá el pintado de aeronaves de color negro o extremadamente oscuro.

f) Los colores a aplicar deberán contrastar con los de la matrícula a fin de permitir la legibilidad de la misma.

g) No se admitirá el pintado de símbolos, leyendas y otras figuras que confundan o dificulten la identificación de marcas de matrícula y nacionalidad de la aeronave.

h) No se admitirá la aplicación de símbolos, leyendas, lecturas o figuras que lesionen la soberanía, el honor nacional y la moralidad pública.

i) Las aeronaves de categoría restringidas afectadas a propaganda aérea por pintado de leyendas en su estructura, deberán respetar las prescripciones del párrafo 45.35 (a) hasta la (h) inclusive.

45.37 Identificación de la nacionalidad con el símbolo de la bandera.

Dado que la nacionalidad de una aeronave está identificada por sus respectivas marcas, quien quiera exhibir la bandera nacional también puede hacerlo en forma opcional, sobre el timón de dirección en ambos lados opuestos sobre un rectángulo de 25 cm (10") x 15 cm (6") como mínimo aplicando los colores del símbolo nacional.

45.39 Marcas de aeronaves ambulancias.

Las aeronaves destinadas y debidamente equipadas para uso exclusivo, normalmente denominadas ambulancias, deberán llevar además de las marcas de nacionalidad y matrícula, el símbolo de la cruz roja internacional.

a) La cruz roja aludida, será aplicada sobre las alas y a los costados del fuselaje de forma tal que no pueda ser removida fácilmente y que se mantenga con sus características a través del tiempo y el uso.

b) Asimismo deberá responder a las características:

1) En las alas: La cruz roja estará aplicada sobre un círculo blanco y configurada por dos franjas cruzadas de 15 cm (6") de ancho por 45 cm (18") de largo como mínimo. La cruz roja así formada será colocada en la superficie superior del ala izquierda, colocadas en forma opuesta a las marcas de nacionalidad y matrícula párrafo 45.25 (5) y (6).

2) En el fuselaje: La cruz se aplicará, siguiendo lo prescrito en (1) entre el borde de fuga del ala y el comienzo de las marcas de nacionalidad y matrícula en una posición centralizada y a la altura del eje longitudinal del fuselaje. Se aplicará a ambos lados sobre la misma posición relativa y guardando uniformidad en tamaño, conformación y color.

REPUBLICA DOMINICANA



REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

TOMO II

RAD No. 61	Licencias de Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría.
RAD No. 63	Licencias de Tripulantes de Vuelo Excepto pilotos.
RAD No. 65	Licencias y Habilitaciones para el personal que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.
RAD No. 67	Requisitos Médicos para el Otorgamiento de Licencias.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

NOTA EXPLICATIVA

La numeración que aparece al lado de cada uno de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD´s) contenidos en este Tomo, presenta, frecuentemente, saltos en su secuencia ascendente, obedeciendo los mismos al hecho de que dichos Reglamentos son una adaptación (en los casos que no confrontan la legislación dominicana que rigen la materia) de los FAR´s de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha motivado la exclusión de la numeración correspondiente a los FAR´s, cuya adaptación no fue objeto de consideración por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por entender que los mismos carecerían de aplicación práctica en nuestro país.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 61

- LICENCIAS DE PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA

RAD 61 - Licencias de Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría

Indice

Sección "A" - Generalidades

61.0 Definiciones.
61.1 Aplicabilidad.
61.2 Autorización para actuar como miembro de la tripulación de vuelo.
61.3 Método de convalidación de licencias.
61.6 Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.
61.8 Aptitud psicofísica.
61.9 Validez de las licencias y habilitaciones.
61.11 Disminución de la aptitud psicofísica.
61.12 Uso de sustancias psicoativas
61.13 Instrucción reconocida.
61.14 Actuación en funciones de tripulante.
61.17 Habilitación de categoría.
61.19 Habilitaciones de clase.
61.21 Habilitaciones de tipo.
61.23 Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y de tipo.
61.25 Expedición de habilitaciones de clase y de tipo.
61.26 Edad mínima para la obtención de licencias.
61.27 Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.
61.29 Habilitación de vuelo por instrumentos.
61.33 Instrucción de vuelo.
61.35 Instrucción teórica.
61.36 Instrucción práctica.
61.37 Instrucción en entrenador sintético.
61.39 Reconocimiento de tiempo de vuelo.
61.45 Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.
61.47 Crédito por experiencia militar.
61.51 Libro de vuelo del piloto (log book).
61.52 Restricciones a pilotos mayores de 60 años.
61.55 Habilitaciones para copiloto.
61.56 Vuelo de revisión (flight review).
61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.
61.58 Chequeo de proficiencia de piloto al mando: Operación de una aeronave que requiere más de un piloto.
61.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.
61.60 Cambios de dirección.

Sección "B" - Habilitaciones para Aeronaves y Autorizaciones para Piloto

61.75 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera.

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.
61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante piloto.
61.85 Solicitud.
61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.
61.89 Limitaciones.
61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.
61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).
61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentro de un área de control terminal.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.102 Aplicabilidad.
61.103 Requisitos de elegibilidad.
61.105 Conocimiento aeronáutico.
61.107 Pericia de vuelo.
61.109 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.
61.113 Habilitación de aeronaves a rotor: Experiencia aeronáutica.
61.115 Habilitación de planeador: Experiencia aeronáutica.
61.117 Habilitación de aeronave más ligera que el aire: Experiencia aeronáutica.
61.118 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.
61.119 Habilitación de globo libre: Limitaciones.
61.120 Limitaciones y privilegios de piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Sección "E" - Pilotos Comerciales

61.121 Aplicabilidad.
61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.125 Conocimiento aeronáutico.
61.127 Experiencia o pericia de vuelo.
61.129 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.
61.131 Habilitación de helicóptero: Experiencia aeronáutica.
61.133 Habilitación de planeador: Experiencia aeronáutica.
61.137 Habilitación de globo libre: Experiencia aeronáutica.
61.139 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.
61.141 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.
61.155 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.

61.157 Habilitación de avión: Pericia aeronáutica.
61.159 Habilitación de helicóptero.
61.161 Habilitación de helicóptero: Experiencia Aeronáutica.
61.163 Habilitación de helicóptero: Pericia aeronáutica.
61.165 Habilitación de categoría adicional.
61.167 Pruebas.
61.169 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.
61.171 Limitaciones y privilegios generales.

Sección "G" - Instructores de vuelo

61.181 Aplicabilidad.
61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.
61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.
61.185 Conocimiento aeronáutico.
61.187 Pericia de vuelo.
61.189 Registro de vuelos de instrucción.
61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.
61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.
61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.
61.197 Renovación de licencias de instructor de vuelo.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.
61.213 Requisitos de elegibilidad.
61.214 Privilegios del instructor de teoría.
61.217 Requisitos de experiencia reciente.

Apéndices del RAD 61

Apéndice "A" - Requisito de Exámen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.
Apéndice "B" - Requisito de Exámen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo.

61.0 DEFINICIONES

Cuando en la presente orden se utilizan los términos y expresiones indicados a continuación tienen los significados siguientes:

Aeródromos. Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave(categoría de). Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, planeador, aerodino de alas giratorias (giroavión), globo libre.

Aeronave(tipo de). Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones excepto las que alteran su manejo y sus características de vuelo.

Aprobado. Aceptado por un Estado contratante, por ser idóneo para un fin determinado.

Avión o Aeroplano. Aeronave más pesada que el aire, propulsada por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Entrenador de Vuelo por Instrumento. Aparato que presenta una aeronave simple de características, equipada con los mandos de vuelo apropiados y los instrumentos de vuelo necesarios para simular las condiciones de vuelo, y que sirve para adquirir la pericia básica necesaria para el vuelo por instrumentos, la radionavegación y practicar los procedimientos **IFR.**

Entrenador Sintético de Vuelo. Equipo que permite simular en tierra las condiciones de vuelo, que abarca los dos tipos siguientes:

Simulador de Vuelo. Aparato que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, que simula positivamente la performance, características de los mandos y las cargas impuestas a estos, así como el funcionamiento correcto de todos los sistemas e instrumentos de abordo.

Entrenador para Procedimientos de Vuelo. Aparato que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de abordo y la performance de las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Experiencia de Vuelo. Experiencia adquirida en calidad de miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave.

Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referente a dicha licencia.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción Reconocida. Programa especial de instrucción que el Estado contratante aprueba para que se lleve a cabo con la debida dirección.

Miembro de la Tripulación de Vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Noche. Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

Tiempo de Instrucción con Doble Mando. Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.

Tiempo de Instrumentos. Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador.

Tiempo de Vuelo. Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Nota. En este caso, tiempo de vuelo es sinónimo de la expresión "tiempo entre calzos" o "tiempo entre ruedas" de uso general.

Tiempo de Vuelo en Planeador. Tiempo total transcurrido, ya sea a remolque o no, desde el momento en que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de Vuelo por Instrumentos. Tiempo durante el cual se pilotea una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencias a puntos externos.

Tiempo en Entrenador. Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un entrenador sintético e vuelo aprobado por el director.

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al Mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Planeador. Aerodino no propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinamicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Sección "A" - Generalidades

61.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos que se deben cumplir para obtener las licencias y habilitaciones de piloto, instructor de vuelo e instructor de teoría, las condiciones en que esas licencias y habilitaciones son otorgadas, los privilegios y limitaciones de estas licencias y habilitaciones. En la República Dominicana para el personal aeronáutico que se especifica a continuación:

a) Tripulación de vuelo
- Piloto Privado-avión;
- Piloto Comercial -avión;
- Piloto de transporte de línea aérea-avión;
- Piloto privado-helicóptero;
- Piloto comercial-helicóptero;
- Piloto de transporte de línea aérea;
- Piloto de planeador;
- Piloto de globo libre;
- Navegante;
- Mecánico de abordo.

b) Otro personal
- [técnico(a) de/mecánico (a) de] mantenimiento de aeronave;
- Controlador de tránsito aéreo;
- Encargado de operaciones de vuelo;
- Operador de estación aeronáutica.

61.2 Autorización para actuar como miembro de la tripulación de vuelo.

Ninguna persona podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave de matrícula dominicana, a menos que:

a) Sea titular de una licencia valida y expedida por la Autoridad de Aviación Civil, de conformidad con las especificaciones de este RAD y apropiada a las funciones que haya de ejercer; o

b) Sea titular de una licencia válida y expedida por otro Estado contratante de la OACI y convalidada por la Autoridad de Aviación Civil, según 61.3 de este RAD; o

c) Le haya sido otorgada por dicha autoridad una licencia específica.

61.3 Método de convalidación de licencias.

a) Cuando la Autoridad de Aviación Civil, en vez de otorgar su propia licencia, procede a convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante, hará constar la convalidación mediante una autorización que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a la otorgada por ella:

1) La validez de la autorización no excederá:

i) El plazo de validez de la licencia extranjera; o

ii) El plazo de validez de las habilitaciones que corresponda.

b) Cuando sea solicitada personalmente la Autoridad de Aviación Civil, aceptará convalida una licencia de piloto expedida por otro Estado, si los requisitos de emisión en dicho Estado so equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana:

1) Excepto a como está prescrito en (c)(1)(i) de esta sección, la convalidación sól permitirá al piloto actuar sin remuneración, como piloto al mando o como copilot de cualquier aeronave matriculada en la República Dominicana que realice vuelo no remunerados:

i) El titular de una licencia convalidada no excederá las habilitaciones de l licencia original;

ii) El titular de una licencia convalidada debe tener suficientes conocimiento del idioma español o inglés que les permita comunicarse con facilidad par la operación segura de la aeronave. En la autorización que acompañará l licencia convalidada se hará constar la siguiente mención:
"Válida para la operación privada solamente, no para transporte d pasajeros o carga por compensación o paga".

c) Cuando sea solicitado por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos l Autoridad de Aviación Civil aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por otr Estado contratante, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores los que rigen en la República Dominicana:

1) Sólo se permitirá al piloto actuar como piloto al mando, piloto instructor o com copiloto en la o las aeronaves incluidas en el manual de operaciones del titula del certificado aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, si:

i) El piloto conoce este Reglamento y el uso del espacio aéreo y l legislación aeronáutica dominicana, sometiéndose a un exámen teóric según este Reglamento en las materias indicadas en:

-RAD 61.120 (b)(1), (3) y (7) piloto comercial avión;
-RAD 61.130 (b)(1), (4) y (8) piloto línea aérea de avión;
-RAD 61.150 (b)(1), (3) y (7) piloto comercial helicóptero;
-RAD 61.160 (b)(1), (4) y (8) piloto línea aérea helicóptero;

ii) Está apto para operar según las reglas de vuelo por instrumentos y qu conoce suficiente el idioma inglés, de forma que le permita operar co seguridad la aeronave bajo IFR, sometiéndose a chequeo en vuelo (fligh check) según el RAD 141 de este Reglamento;

iii) Cumple con los requisitos de revalidación de su licencia original;

iv) Cumple con los requisitos del Manual de Operaciones aprobado al explotador;
En la autorización que acompañará la licencia convalidada según 61.3 (c)(1), constará la siguiente mención:
"Válida para operación en vuelos de (nombre del explotador), en aeronave (tipo) en funciones de (Capitán o copiloto según sea) vuelos por instrumentos (IFR)".

v) A los extranjeros no residentes en la República Dominicana, se les podrá convalidar una licencia para operar una aeronave matriculada en la República Dominicana dentro o fuera del país por un período no mayor a 12 meses calendario, únicamente cuando a falta de pilotos dominicanos calificados, se requiera para formar y habilitar pilotos dominicanos en la o las aeronaves solicitadas por el titular del certificado.

d) La solicitud de convalidación de la licencia presentada por el explotador deberá indicar:

1) Identificación del piloto, licencia y habilitaciones que posee;

2) Fecha de inicio y término de las funciones que va a desempeñar;

3) Demostración del último chequeo de vuelo;

4) Demostración de la experiencia de vuelo que posee. Total y reciente.

61.6 Requisitos para obtener licencias, habilitaciones y autorizaciones.

a) Licencia de piloto.
Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o en cualquier otra condición de tripulante de vuelo en una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que sea titular de una licencia vigente de piloto emitida bajo este RAD con las habilitaciones actualizadas y específicas de la función que desempeña a bordo.

b) Para los efectos de emisión de una licencia o de una habilitación de piloto el solicitante deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil la siguiente documentación:

1) Formulario de emisión completo;

2) Libro de vuelo (log book) certificado por el instructor;

3) Los documentos especificados en el formulario de la Autoridad de Aviación Civil;

4) Certificado de aptitud psicofísica expedido por un médico autorizado por la Autoridad de Aviación Civil;

5) Certificado de aptitud técnica expedido por un examinador autorizado por l Autoridad de Aviación Civil, emitido antes de los 30 días a la solicitud.

c) Para efectos de revalidación o renovación de una licencia o habilitación de piloto, e solicitante deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil, en un período no inferior a quinc (15) días anteriores a la fecha de vencimiento de su licencia o habilitaciones:

1) Formulario de renovación completo;

2) Licencia y habilitaciones;

3) Libro de vuelo (log book) certificado;

4) Certificado de aptitud psicofísico;

5) Certificado de aptitud técnica y chequeo adecuado expedido por un examinado antes de los 30 de la solicitud;

6) Los documentos especificados en un formulario de la Autoridad de Aviació Civil.

d) Será causa suficiente para la negación a la emisión de una licencia por parte de l Autoridad de Aviación Civil, que:

1) Un piloto cometa un acto fraudulento;

2) Ofrezca una declaración falsa en una aplicación para una licencia o habilitación o en un certificado médico;

3) Altere o introduzca datos erróneos en su libro de vuelo (log book);

4) Reproduzca para fines fraudulentos uno de los documentos arriba mencionados.

e) El instructor de vuelo será el responsable por la introducción de datos en el libro de vuelo (log book) de un alumno piloto.

61.8 Aptitud psicofísica.

1) Toda persona solicitante de una licencia bajo este RAD se someterá a una evaluación psicofísica de conformidad a lo prescrito en el RAD 67 de este Reglamento:

(a) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando, copiloto o en cualquier otra función de tripulante de vuelo de una aeronave que requiera una licencia vigente, a menos que lleve consigo un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento.

(b) En el caso de una licencia de piloto convalidada bajo 61.3 de este RAD, la evidencia de habilitación médica vigente se acepta para la emisión de la licencia con el período de validez de ese certificado médico, extranjero.

2) El período de vigencia de un certificado médico se ajustará a lo siguiente:

(a) Un certificado médico primera clase caduca al final del ultima día del:

i) Sexto mes después de la fecha del exámen médico mostrado en el Certificado médico para operaciones que requieran una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA) (avión o helicóptero).

ii) Duodécimo mes después de la fecha del exámen médico mostrado en el certificado médico, para operaciones que requieran licencia de piloto comercial (avión o helicóptero) o para una licencia de controlador de tráfico aéreo.

(b) Un certificado médico segunda clase caduca al final del último día del:

i) Duodécimo mes después de la fecha del exámen médico mostrado en el certificado médico para operaciones que requieren una licencia de piloto comercial (avión o helicóptero) o para una licencia de controlador de tráfico aéreo.

ii) El período de 24 meses para operaciones requiriendo una licencia de piloto privado, (avión o helicóptero) o estudiante piloto, piloto de planeador o piloto de globo libre y ultraliviano.

(c) Un certificado médico tercera clase caduca al final del último día del:

i) Vigésimo cuarto (24) meses para operaciones requiriendo una licencia de piloto privado (avión o helicóptero), estudiante piloto, piloto de planeador y piloto de globo libre y ultraliviano.

61.9 Validez de las licencias y habilitaciones.

a) Excepto como está prescrito en 61.14 (d), toda licencia emitida bajo este RAD es expedida sin un plazo específico de vencimiento y se mantiene vigente en tanto el titular de esta se somete a una evaluación médica y teórica o a una evaluación recurrente anual y cumpla un proceso regular de vuelo.

b) Ninguna persona hará uso de las atribuciones otorgadas por una licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia reciente establecidos:

1) La Autoridad de Aviación Civil se asegurará que otros Estados contratantes puedan cerciorarse de la validez de la licencia.

c) La Autoridad de Aviación Civil aceptará, para efectos de mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo dedicados a operaciones o evaluación de transporte aéreo comercial, las demostraciones de pericia durante las verificaciones de competencia efectuados en vuelo o en simulador de vuelo aprobado, de conformidad con los RAD 91, 121,135 y 137, de este Reglamento.

1) El explotador mantendrá registros de, por lo menos los últimos cuatro chequeos de vuelo, disponibles a consulta por la Autoridad de Aviación Civil.

2) El piloto mantendrá su libro de vuelo (log book), actualizado y lo hará certificar por el piloto chequeador en la fecha en que hizo su chequeo de vuelo.

d) La Autoridad de Aviación Civil solamente aceptará los chequeos de vuelo producidos por personas por ella autorizadas y utilizará formularios de modelo oficial, según reglas establecidas en 61.6 de este RAD.

e) La Autoridad de Aviación Civil solamente aceptará los certificados de aptitud psicofísica producidos por personas por ella autorizadas utilizando en formularios de modelo oficial, según reglas establecidas en el RAD 67.

f) Se vencerán los certificados de aptitud psicofísica o de validez de licencias:

24 meses para la licencia de piloto privado (avión);
12 meses para la licencia de piloto comercial (avión);
6 meses para la licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión);
24 meses para la licencia de piloto privado (helicóptero);
12 meses para la licencia de piloto comercial (helicóptero);
6 meses para la licencia de piloto de transporte de línea aérea (helicóptero);
24 meses para la licencia de piloto de ultraliviano;
24 meses para la licencia de piloto de planeador;
24 meses para la licencia de piloto de globo libre;
24 meses para la licencia de estudiante piloto.

g) Periodo de Validez para los certificados de aptitud psicofisica:

Primera clase : 6 meses
Segunda clase: 12 meses
Tercera clase : 24 meses
Licencia de piloto de estudiante piloto;

h) Todo documento de validez de licencia emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento estará avalado por el diagnóstico formulado por el médico examinador y la firma del representante médico autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, que emite la licencia.

61.11 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) Ninguna persona podrá ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren, durante todo período en que, por una causa cualquiera, su aptitud

psicofísica haya disminuido en grado tal que, en semejantes condiciones no se le hubiese expedido o renovado la evaluación médica.

b) Los explotadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Suspenderlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida.

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, deben informar a la Autoridad de Aviación Civil de dicha incapacidad.

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b)(2) de este RAD, quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de aptitud psicofísica que corresponda y sea evaluado en vuelo por un piloto examinador autorizado por la Autoridad de Aviación Civil.

61.12 Uso de sustancias Psicoactivas

a) El titular de una licencia prevista en el presente RAD no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentra bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

b) El titular de una licencia prevista en el presente RAD se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.

61.13 Instrucción reconocida.

a) Todo solicitante de una licencia bajo este RAD deberá estar respaldado por un plan y un programa de instrucción aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, según el RAD 141 de este Reglamento:

1) Dentro de los 15 días a partir de la solicitud de exámen la Autoridad de Aviación Civil podrá juzgar y planificar estos exámenes según el RAD 141 de este Reglamento.

2) Detalles de los requisitos y de los Métodos de aprobación de programas de cursos y "curriculum" para la obtención de licencias de pilotos.

3) Detalles de los requisitos y de los métodos de aprobación de programas de cursos y "curriculum" para la obtención de licencias de pilotos están contenidos en el RAD 142 de este Reglamento.

61.14 Actuación en funciones de tripulante.

a) Ninguna persona actuará como piloto al mando ni como copiloto de una aeronave de matrícula dominicana, a menos que sea titular de una licencia de piloto válida, expedida de conformidad con las disposiciones de los RAD 61 y RAD 67 de este Reglamento, o convalidada por la Autoridad de Aviación Civil según 61.3 de este RAD en caso de haber sido expedida por otro Estado contratante de la OACI.

b) Antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dicha licencia o habilitación.

c) El solicitante a la revalidación o a la renovación de una licencia o habilitación demostrará que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia estipulados para dicha licencia o habilitación, según corresponda.

d) Una licencia quedará suspendida si su titular no ejerce los privilegios que ella le confiere por un período de tiempo igual o superior a sesenta (60) meses:

1) Para renovar la licencia, el piloto deberá cumplir con 61.6 (b) de este RAD.

61.17 Habilitación de categoría.

a) La Autoridad de Aviación Civil, establecerá habilitaciones de categoría para las siguientes aeronaves:

1) Avión;
2) Helicóptero;
4) Planeador;
5) Globo libre.

b) La categoría de la aeronave y el nivel de atribuciones se incluyen en el título de la licencia.

c) Para el titular de una licencia de piloto operar en una categoría adicional de aeronave, la Autoridad de Aviación Civil requerirá de una licencia adicional de piloto para dicha categoría de aeronave.

61.19 Habilitaciones de clase.

a) Se establecen habilitaciones de clase para aviones certificados para operaciones con un solo piloto y comprenden:

1) Monomotores terrestres;

2) Hidroaviones monomotores;

3) Multimotores terrestres;

1) Hidroaviones multimotores.

b) Se establecen habilitaciones de clase para helicópteros certificados para operaciones con un solo piloto y comprenden:

1) Monomotores terrestres;

2) Multimotores terrestres.

c) Se establecen habilitaciones de clase para ultraliviano con motor y comprenden:

1) Control pendular (por desplazamiento de centro de gravedad);

2) Control los tres ejes (por desplazamiento de superficies aerodinámicas).

d) Se establecen habilitaciones de clase para planeadores y comprenden:

1) Planeadores libres;

2) Motoplaneadores.

e) Se establecen habilitaciones de clase para globos libres y comprenden:

1) Globos de aire caliente;

2) Globos de gas;

3) Globos mixtos aire caliente/gas.

f) Cuando un solicitante demuestre su pericia y conocimientos para la expedición inicial de una licencia de piloto, se inscribirán en ella la categoría y las habilitaciones correspondientes a la clase de la aeronave utilizada en la demostración.

61.21 Habilitaciones de tipo.

a) Se establecen habilitaciones de tipo para:

1) Todo tipo de aeronave certificada para volar con una tripulación mínima de, por lo menos, dos pilotos;

2) Todo tipo de helicóptero certificado para volar con un solo piloto;

3) Todo tipo de avión propulsado por turbohélice o turborreactor;

4) Cualquier otro tipo de aeronave siempre que lo considere necesario la Autoridad de Aviación Civil.

b) Cuando un solicitante demuestre su pericia y conocimientos para la expedición inicial de una licencia de piloto, se inscribirán en ella la categoría y las habilitaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada en la demostración.

c) Queda limitado a tres (3) el número máximo de habilitaciones de tipo, vigentes, en la misma licencia.

61.23 Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y de tipo.

a) Ninguna persona titular de una licencia de piloto actuará como piloto al mando ni como copiloto en una aeronave a no ser que dicho titular haya recibido una de las autorizaciones siguientes:

1) La habilitación de clase pertinente, prevista en 61.19;

2) Una habilitación de tipo, cuando se requiera en virtud de las disposiciones de 61.21.

b) Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto, en la habilitación de tipo se anota dicha limitación (Ejemplo: B747 - Copiloto).

c) Para vuelos de instrucción, de prueba o para vuelos realizados sin remuneración y que no transporten pasajeros, la Autoridad de Aviación Civil proporcionará por escrito una autorización especial al titular de la licencia, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en 61.19 ó 61.21:

1) La validez de dicha autorización estará limitada al tiempo necesario para realizar el vuelo de que se trate.

61.25 Expedición de habilitaciones de clase y de tipo.

Para que la Autoridad de Aviación Civil expida habilitaciones de clase y de tipo:

a) En caso de una habilitación de clase según lo estipulado en 61.19, el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en la clase de aeronave de que se trate, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Si corresponde, los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) Si corresponde, la cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura de la clase de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso, en una aeronave de la clase respecto a la cual solicite la habilitación.

b) En caso de una habilitación de tipo según lo estipulado en 61.21 (a), el solicitante:

1) Habrá adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate y/o en simulador de vuelo, en los aspectos siguientes:

i) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

ii) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor;

iv) Los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas propias del piloto;

v) La cooperación de la tripulación (MCC) y la utilización de listas de verificación.

Nota: Véase 61.33 sobre las condiciones exigidas a los pilotos que impartan instrucción de vuelo.

2) Habrá demostrado la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según el caso;

3) Habrá demostrado, al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, el grado de conocimientos que determine la Autoridad de Aviación Civil, de acuerdo con los requisitos especificados en el RAD 61.130 ó 61.160, según el caso.

c) Para que la Autoridad de Aviación Civil otorgue una licencia, el solicitante según lo estipulado en 61.21 (a)(2), (3) y (4), el solicitante habrá demostrado la pericia y los conocimientos necesarios para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a los requisitos para la obtención de la licencia y a las funciones de piloto del solicitante.

61.26 Edad mínima para la obtención de licencias.

a) Para que la Autoridad de Aviación Civil otorgue una licencia, el solicitante deberá cumplir con las edades mínimas que siguen:

1) Estudiante piloto, 17 años;

2) Piloto privado de avión, 18 años;

3) Piloto comercial de avión, 18 años;

4) Piloto transporte de línea aérea de avión, 21 años;

5) Piloto privado de helicóptero, 18 años;

6) Piloto comercial de helicóptero, 18 años;

7) Piloto transporte de línea aérea de helicóptero, 21 años;

8) Piloto de planeador, 18 años;

9) Piloto de globo libre, 18 años.

b) La Autoridad de Aviación Civil aceptará otorgar a una persona la licencia de estudiante piloto con una edad inferior a los dieciocho (18) años, pero no inferior a los diecisiete (17) años cumplidos, en caso de piloto privado de avión o de helicóptero.

c) La Autoridad de Aviación Civil no otorgará a una persona la habilitación de instructor de vuelo antes de los veintiún (21) años cumplidos.

61.27 Utilización de entrenadores sintéticos o simuladores de vuelo.

a) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de la pericia, a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación, puede ser aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

b) La utilización de un entrenador sintético de vuelo o un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas a los efectos de mantenimiento de la experiencia reciente, o a los efectos de entrenamiento o de demostración de los procedimientos operacionales de la habilitación de vuelo por instrumentos, puede ser aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, la cual se asegurará que el entrenador sintético de vuelo o simulador de vuelo utilizado es apropiado para ese fin.

c) Los créditos de horas concedidos por utilización de entrenadores sintéticos de vuelo están indicados en los apéndices de este RAD para toda licencia o habilitación.

61.29 Habilitación de vuelo por instrumentos.

a) Generalidades:

Para ser elegible para una habilitación instrumental (avión) o una habilitación instrumental (helicóptero), el solicitante deberá:

1) Poseer por lo menos una licencia vigente de piloto privado con una habilitación de aeronave apropiada a la habilitación instrumental que busca;

2) Saber leer, hablar y escribir correctamente el idioma español y tener conocimientos aeronáuticos en inglés.

3) Cumplir con los requisitos aplicables de esta sección.

b) Instrucción teórica:

El solicitante de la prueba escrita para una habilitación instrumental debe haber recibido la instrucción en tierra o haber estudiado por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiadas a la habilitación solicitada:

1) Las regulaciones de esta sección que se aplican al vuelo bajo condiciones IFR, la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y el sistema de tránsito aéreo y procedimientos IFR;

2) Navegación por estima apropiada a la navegación IFR, navegación IFR por radio ayudas usando sistemas VOR, ADF e ILS, y el uso de cartas de aproximación por instrumentos y cartas de navegación IFR;

3) La adquisición y uso de reportes meteorológicos y los elementos pa pronosticar tendencias del tiempo en base de esta información y observació personal de condiciones del tiempo; y

4) La operación eficiente y segura de aviones o helicópteros, como sea apropiad para condiciones instrumentales de mal tiempo.

c) Instrucción de vuelo y habilidad: Aviones.

El solicitante de la prueba de vuelo para una habilitación instrumental (avión) debe presentar u registro en su libreta de vuelo certificado por un instructor de vuelo autorizado que muestre qu él ha recibido instrucción de vuelo instrumental en un avión, en las siguientes operaciones d vuelo, y se le ha encontrado competente en cada una de ellas;

1) Control y precisión de maniobras del avión únicamente con referencia a l instrumentos;

2) Navegación IFR por el uso de sistemas VOR y ADF, incluyendo cumplimiento de instrucciones y procedimientos del control del tráfico aéreo;

3) Aproximaciones Instrumentales a los mínimos publicados usando sistem VOR, ADF e ILS (instrucción del uso del ADF e ILS puede recibirse en u entrenador instrumental en tierra, y la instrucción del uso del ILS y senda d planeo puede recibirse en un simulador de vuelo);

4) Vuelos de navegación en condiciones IFR simuladas o reales, en aerovías como autorizado por ATC en un vuelo de por lo menos 250 millas náutica incluyendo aproximaciones VOR, ADF e ILS en diferentes aeropuertos;

5) Emergencias simuladas, incluyendo la recuperación de actitudes inusuale desperfectos de equipo, instrumentos, pérdida de comunicaciones y emergenci de fallas de motor en aviones multimotores y procedimiento de aproximaci frustrada.

d) Instrucción de instrumentos y habilidad: Helicóptero.

El solicitante para la prueba de vuelo para una habilitación instrumental (helicóptero) de presentar un registro en su libreta de vuelo certificado por un instructor de vuelo autorizad que muestre que él ha recibido instrucción de vuelo de instrumentos en un helicóptero en l siguientes operaciones de piloto, y se ha encontrado competente en cada una de ellas:

1) El control y precisión de maniobra de un helicóptero únicamente por referenc instrumental;

2) Navegación IFR por el uso de sistemas VOR y ADF, incluyendo cumplimiento de instrucciones y procedimientos del tránsito aéreo;

3) Aproximaciones de Instrumento a los mínimos publicados usando sistem VOR, ADF e ILS (instrucción del uso del ADF e ILS puede recibirse en

entrenador instrumental en tierra y la instrucción del uso del ILS y senda de planeo puede recibirse en un simulador de vuelo);

4) Vuelos de navegación en condiciones IFR simulados o reales, en aerovías o autorizados por ATC en un vuelo de por lo menos 100 millas náuticas, incluyendo aproximaciones VOR, ADF e ILS en diferentes aeropuertos;

5) Emergencias simuladas IFR, incluyendo desperfectos de equipo, instrumentos, procedimiento de aproximación frustrada y desviaciones a un alterno no planificado.

e) Experiencia de vuelo.

El solicitante de una habilitación instrumental debe tener por lo menos:

1) Una licencia de piloto privado, comercial o de transporte de línea aérea (helicóptero);

2) Como mínimo 50 horas de vuelo como piloto al mando en vuelo de travesía en aeronaves de categorías autorizada por la autoridad, de las cuales 10 horas como mínimo en helicóptero;

3) 40 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero o avión de las cuales un máximo de 20 ó 30 horas en simulador de vuelo, podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos las horas de vuelo en entrenador se efectuarán bajo supervisión de un instructor autorizado; y

4) 10 horas mínimo de instrucción de vuelo por instrumentos en helicóptero de doble mando, recibidas de un instructor autorizado.

f) Prueba escrita.

El solicitante de una habilitación instrumental debe pasar una prueba escrita apropiada a la habilitación instrumental, basada en los temas en que la instrucción en tierra es requerida por el párrafo (b) de esta sección.

g) Prueba práctica.

El solicitante de una habilitación de instrumentos debe pasar una prueba de vuelo en un avión o helicóptero, como sea apropiada.

La prueba debe incluir los procedimientos de vuelo instrumental seleccionados por el inspector o el examinador que conduce la prueba, a fin de determinar la capacidad del solicitante para desempeñar competentemente operaciones IFR en los que la instrucción es requerida por el párrafo (c) o (d) de esta sección.

61.33 Instrucción de vuelo.

a) El titular de una licencia de piloto podrá impartir la instrucción de vuelo exigida par expedir licencias de piloto privado (avión o helicóptero, de piloto planeador, piloto de glob libre), habilitación de vuelo por instrumentos , o habilitación de instructor de vuelo, a meno que dicho titular haya recibido autorización para ello de las autoridades aeronáuticas:

1) La autorización sólo será expedida por la Autoridad de Aviación Civil si e solicitante posee la habilitación de instructor de vuelo obtenida según 61.182;

2) La autorización comprenderá, según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia d Instructor; o

ii) Una autorización específica y temporal para el desempeño de es actividad.

b) Ninguna persona titular de una licencia de piloto impartirá la instrucción de vuel requerida para expedir una licencia o habilitación no especificada en 61.33 (a), a menos qu para ello dicho titular haya recibido la debida autorización:

1) Para que un piloto pueda ejercer las atribuciones de piloto instructor o de pilot chequeador para un explotador de transporte aéreo, regular o no regular, e explotador deberá:

i) Proponer dicho piloto, en la función requerida y presentando s experiencia aeronáutica, a la Autoridad de Aviación Civil;

ii) Mantener dicho piloto en operación de transporte regular o no regula según el caso, asegurándose que en ningún caso serán excedidos lo períodos de trabajo, por el motivo de desempeñar funciones adicionales.

c) Además las condiciones para la revalidación de la habilitación de instructor de vuel según el RAD 61. 219, dicha habilitación o autorización será suspendida en caso se verifiqu una o más de las siguientes ocurrencias:

1) Violación flagrante de los reglamentos aeronáuticos en vigor, sea por el titula de la habilitación, o sea por un estudiante piloto que esté operando bajo s responsabilidad;

2) Insuficiente nivel de conocimientos presentados por los estudiantes de dich instructor de vuelo, es decir una relación inferior al 75% de aprobaciones en lo exámenes (considerada la totalidad de los teóricos y los de vuelo) en un períod de veinticuatro (24) meses:

i) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto que no complete su instrucción en un período de instrucción menor o igual a veinticuatro (24) meses, contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

d) Ninguna persona impartirá instrucción de vuelo suministrada en una aeronave que no esté aprobada para ese fin.

e) Para que una aeronave pueda ser empleada en instrucción de vuelo, además de los requisitos de registro y de certificación apropiados, la aeronave deberá poseer requisitos de maniobra, de seguridad e de rendimiento (performance), característicos de la clase y/o del tipo en el cual se pretende impartir la instrucción de vuelo. Tendrá instalados en estado de aeronavegabilidad, todos los instrumentos, controles y equipos necesarios al programa de instrucción aprobado.

61.35 Instrucción teórica.

a) Ninguna persona impartirá la instrucción teórica exigida para expedir una licencia de piloto privado (avión o helicóptero), licencia de piloto comercial (avión o helicóptero), licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión o helicóptero), licencia de piloto de ultraliviano, licencia de piloto de planeador, licencia de piloto de globo libre, habilitación de vuelo por instrumentos o habilitación de instructor de vuelo, a menos que esa persona haya recibido una autorización emitida por la Autoridad de Aviación Civil.

b) La autorización sólo será expedida por la Autoridad de Aviación Civil si el solicitante:

1) Demuestra poseer conocimientos suficientes sobre el tema que se propone enseñar, sometiéndose a un exámen apropiado según el RAD 141;

2) Demuestra poseer conocimientos suficientes en cuanto a los métodos y técnicas de enseñanza, sometiéndose a un exámen teórico apropiado según el RAD 141;

3) Solicita la autorización apropiada, informando sobre:

i) Identificación personal;

ii) Materia que pretende enseñar;

iii) Institución en la cual pretende enseñar;

iv) Experiencia profesional avalada con datos y documentos certificados; y

v) Experiencia en la calidad de instructor.

c) La Autoridad de Aviación Civil puede aceptar que un especialista de reconocida experiencia en determinada materia, sea considerado idóneo y no tenga que someterse a un exámen teórico de evaluación:

1) La autorización expedida por la Autoridad de Aviación Civil comprender según sea apropiado:

i) Una habilitación de instructor de teoría anotada en la licencia de piloto la posee;

ii) Una autorización específica otorgada por la Autoridad de Aviación Civ

d) La habilitación o autorización será suspendida en caso se verifique un insuficiente niv de conocimientos presentado por los estudiantes de dicho instructor, con una relación inferior 70% de aprobaciones en los exámenes en un período de veinticuatro (24) meses:

1) En dicha relación se considerará como desaprobado a un estudiante piloto q no termine su instrucción en un período menor o igual a veinticuatro (24) mes contados desde la fecha en que solicita su licencia de estudiante piloto.

e) Ninguna persona impartirá instrucción en una instalación que no esté aprobada para e fin según el RAD 142 de este Reglamento.

f) Además de los requisitos de registro y de certificación apropiada, la instalación tend que poseer requisitos de salubridad, de seguridad y de espacio, suficientes para los alumn profesores y auxiliares.

61.36 Instrucción práctica.

Las instrucciones prácticas de vuelo, deberá cumplir con los requisitos mínim además de otros que la Autoridad de Aviación Civil considere adecuados.

a) Las aeronaves que impartirán la instrucción de vuelo serán, en términos de categor clase y tipo, las que el estudiante operará; y:

1) Estarán en perfectas condiciones de aeronavegabilidad y tendrán vigente to documentación apropiada;

2) Estarán equipadas con los sistemas, instrumentos y equipos necesarios para instrucción y además cumplirán con los requisitos operacionales de ru conforme se aplique;

3) Tendrán instalados comandos primarios de vuelos dobles, utilizables por estudiante y/o por el instructor simultáneamente;

4) Poseerán características de vuelo compatibles con la demostración de maniobr críticas como pérdida (stall), barrena, autorrotación, etc.

b) Los aeródromos (base y alternos), tendrán como mínimo las características siguientes:

1) Una pista o área de aterrizaje que permita a la aeronave efectuar maniobras despegue y aterrizaje con los pesos máximos autorizados:

i) En condiciones de viento en calma no más de cinco (5) nudos y temperatura igual a la media más alta de las temperaturas del mes más caliente del año, en ese aeródromo;

ii) Sobrevolar un obstáculo con un mínimo de cincuenta (50) pies de altura en la trayectoria de despegue;

iii) Con potencia y configuración de aterrizaje de acuerdo al manual de vuelo aprobado;

iv) Con una transición suave entre el despegue y la velocidad de mejor relación de ascenso sin que el piloto tenga que ejecutar técnicas especiales o poseer condiciones excepcionales.

2) Un indicador de dirección de viento, visible al nivel de superficie de toda la pista o área de aterrizaje;

3) Iluminación permamente de la pista de aterrizaje, si se pretende utilizarla para impartir instrucción de vuelo nocturno;

4) Las radioayudas apropiadas, si pretende impartir instrucción de vuelo por instrumentos; y

5) Tendrá los medios de comunicación aire/tierra apropiados.

61.37 Instrucción en entrenador sintético.

a) La Autoridad de Aviación Civil acepta la instrucción en entrenadores sintéticos de vuelo (simuladores, entrenadores de clase, entrenadores de vuelo por instrumentos) conforme lo establecido en 61.115, 61.125, 61.135, 61.145, 61.155, 61.165, si éstos entrenadores están certificados y operados.

b) El instructor deberá poseer o haber poseído, una licencia de piloto comercial con habilitaciones de vuelo por instrumentos e instructor de vuelo, o una licencia de piloto de transporte de línea aérea y además las habilitaciones de clase y/o de tipo acorde con la instrucción que suministra.

c) El piloto deberá mantener los registros de tiempo de entrenador correspondientes en su libro de vuelo (log book).

d) El instructor deberá mantener los registros (records) de cada sesión en los expedientes del entrenador y del piloto.

61.39 Reconocimiento de tiempo de vuelo.

a) Al estudiante piloto: La Autoridad de Aviación Civil reconocerá todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando y como piloto al mando.

b) Al titular de una licencia de piloto: la Autoridad de Aviación Civil reconocerá el tiem total de vuelo exigido para expedir una licencia de piloto de grado superior.

c) Al titular de una licencia de piloto que actúe de copiloto de una aeronave que requi copiloto: La Autoridad de Aviación Civil reconocerá, tomando en cuenta el tiempo total vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior, como máximo, el 50% del tiem que haya volado como copiloto.

d) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de copiloto desempeñando las funcior y obligaciones de piloto al mando, bajo la supervisión del piloto al mando: La Autoridad Aviación Civil reconocerá por completo dicho tiempo de vuelo, tomando en cuenta el tiem total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.

61.45 Limitaciones de edad en operaciones agrícolas.

La Autoridad de Aviación Civil, no limita la edad de los pilotos que hayan cumpli sesenta años de edad, cancelándoles la habilitación correspondiente de edad para operacior agrícolas a reserva de que:

1) Obtengan un certificado de aptitud psicofísica cada ciento veinte (180) días;

2) Cumplidos los sesenta (60) años de edad, el reconocimiento médico s evaluado de conformidad con las normas del Anexo 1 de la OACI y se ajust los requisitos médicos del RAD 67 de este Reglamento.

61.47 Crédito por experiencia militar.

a) Un piloto militar con habilitación de piloto militar o piloto militar retirado de u institución militar que solicita licencia de piloto privado o comercial, o una habilitación aeronave o de instrumento, logrará esa licencia con la habilitación apropiada o la adición una habilitación en la licencia de piloto que él posea, si cumple los requisitos aplicables de e RAD.

b) Este RAD no se aplica a piloto militar o al ex piloto militar que haya sido suspendido la condición de vuelo por falta de pericia o por acción disciplinaria que involucre operacior de aeronaves.

c) Pilotos militares en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

d) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que ha estado en condición activa vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su aplicación, debe pasar una prueba escrita de e Reglamento y la legislación aeronáutica civil vigente.

e) Además, el piloto solicitante debe depositar documentos actualizados que demuestren cumplimiento con los requisitos del párrafo (d) de esta sección, para por lo menos u habilitación de aeronave, y que él es o fue a partir del período del comienzo del duodécimo m anterior del mes en que hace la solicitud:

1) Un piloto militar con habilitación de vuelos en condición activa en una institución militar; o

2) Un piloto militar con habilitación de una institución militar de un Estado extranjero contratante de la OACI, asignado en deberes de piloto (a excepción de entrenamiento de vuelo) en una institución militar dominicana quien posee, al momento que solicita una licencia actualizada de piloto civil emitida por el Estado extranjero que autoriza por lo menos los privilegios de la licencia de piloto que él solicita.

f) Pilotos militares que no han estado en actividad de vuelo en los últimos 12 meses.

g) El piloto militar o ex piloto militar con habilitación que no ha estado en condición activa de vuelo dentro de los 12 meses anteriores a su solicitud, debe pasar las evaluaciones escritas apropiadas y de vuelo prescritas en este RAD para la expedición de la licencia o habilitación que solicita.

h) Además, el piloto solicitante debe mostrar que posee un certificado médico apropiado a la licencia de piloto que solicita y documentos actualizados demostrando que él era, antes del comienzo del duodécimo mes anterior del mes en que hace la solicitud, un piloto militar con habilitación conforme a lo prescrito en los párrafos (b)(1) o (2) de esta sección.

i) El solicitante de una habilitación de categoría, clase o tipo (a excepción de una habilitación y tipo de avión) para ser agregada a su licencia de piloto o la que él solicita, será emitida sólo si presenta la evidencia documentada de lo siguiente:

1) Que él ha pasado una evaluación oficial militar de una institución militar dominicana, como piloto al mando de aeronave de la categoría clase o tipo para la cual solicita una habilitación en el período, desde el comienzo del duodécimo (14) meses anteriores al mes a que solicita;

2) Que él ha tenido por lo menos 10 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave de la categoría, clase o tipo para la cual solicita una habilitación, desde el comienzo del duodécimo (12) meses anteriores al mes al que solicita y que anteriormente aprobó una evaluación militar oficial como piloto al mando de esa aeronave;

3) Que él ha cumplido con los requisitos del párrafo (b)(1) o (2) de esta sección habiendo tenido una evaluación militar oficial en la categoría de aeronave para la que él solicita una habilitación, y que ha pasado una prueba de vuelo apropiada con la autoridad de aviación civil en la categoría clase o el tipo de habilitación que solicita;

4) Para ser elegible para esa prueba de vuelo, él debe tener una declaración escrita de un instructor de vuelo autorizado hecha no antes de 60 días de su solicitud para la prueba de vuelo, certificando que él es competente para pasar la prueba;

5) Una habilitación de tipo se emite únicamente para los tipos de aeronave que la institución militar tiene certificados para operaciones civiles;

6) Cualquier habilitación puesta en la licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios de piloto comercial.

k) Habilitación de categoría y tipo de avión:

1) El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de avión, o un solicitante a la adición de una habilitación de categoría a su licencia de piloto comercial debe poseer una habilitación de instrumento del avión, o su licencia es endosada con la limitación siguiente. "No valido para operación comercial";

2) El solicitante de una licencia de piloto privado o comercial con una habilitación de tipo de avión a su licencia de piloto privado o comercial, que posea una habilitación de instrumento (avión), debe mostrar evidencia actualizada y documentada por el cual demuestre su capacidad de vuelo por instrumento en el tipo de avión para la habilitación de tipo buscada, o su licencia será endosada con la limitación siguiente: No valido para operación comercial.

l) Habilitación de instrumentos:

1) El solicitante de una habilitación de instrumento en avión o una habilitación de instrumento en helicóptero para ser agregada en su licencia de piloto que posee, o para la que haya solicitado, logrará la habilitación si dentro de los 12 meses que anteceden al mes en que él lo pide, demuestra haber realizado satisfactoriamente una evaluación de vuelo por instrumentos en una aeronave de la categoría para la que él busca habilitación por instrumento y es autorizado a conducir vuelos IFR en aerovías;

2) Una habilitación de instrumentos en helicóptero agregada en una licencia de piloto de transporte de línea aérea se limita a los privilegios comerciales de piloto comercial.

m) Documentos de evidencia.

Los documentos siguientes son evidencia satisfactoria para los propósitos indicados:

1) Para mostrar que el solicitante es un miembro de una institución militar, podrá usarse una tarjeta de identificación oficial emitida al solicitante por la institución;

2) Para mostrar la baja del solicitante de una institución militar o su afiliación anterior como miembro de ella, podrá usarse una copia de la resolución de baja o una constancia certificada;

3) Para mostrar su condición anterior o actualizada como piloto militar habilitado en condición de vuelos en las Fuerzas Armadas, puede presentar lo siguiente:

i) Una orden oficial de asignación de operaciones de una institución como piloto militar;

ii) Un libro de vuelo oficial (log book) o certificado mostrando condición de piloto militar;

iii) Una certificación oficial mostrando que el solicitante es graduado de una escuela militar de pilotos y su habilitación como piloto militar.

4) Para mostrar horas de vuelo, en aeronave militar como miembro de una institución militar podrá presentar el resumen o certificado de la institución acreditando el libro de vuelo militar (log book);

5) Para mostrar su condición de piloto al mando, podrá presentar registro oficial de evaluación militar como piloto al mando;

6) Para mostrar su habilitación de piloto de vuelo por instrumento podría presentar un libro de vuelo actualizado de instrumentos emitida por una institución militar o un registro oficial de la terminación satisfactoria de una evaluación de vuelo de instrumentos dentro de los 12 meses que preceden al mes de la solicitud.

61.51 Libro de vuelo del piloto (log book).

a) El entrenamiento aeronáutico y experiencia usados para cumplir los requisitos de obtención de una licencia o habilitación, o los requisitos de experiencia reciente de vuelo de acuerdo a este RAD deben ser mostrados en un registro confiable. Este es el libro de vuelo (log book) de todo tripulante de vuelo, donde se muestran las habilitaciones y las horas de vuelo.

b) Registros (records) en el libro de vuelo.

Todo piloto registrará la información siguiente para cada vuelo o lección efectuados:

1) Generalidades:

i) Fecha;

ii) Total de horas del vuelo;

iii) Lugar o puntos de salida y llegada;

iv) Tipo e identificación de aeronave.

2) Tipo de experiencia del piloto o si es entrenamiento:

i) Piloto al mando o sólo;

ii) Copiloto;

iii) Instrucción de vuelo recibida de un instructor de vuelo calificado y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil;

iv) Instrucción de vuelo por instrumentos por un instructor de vuelo calificado y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil;

v) Cursos de instrucción en tierra para piloto;

vi) Tripulación participante (aeronave más liviana que el aire);

vii) Otras horas de piloto.

3) Condiciones de vuelo:

i) Día o noche;

ii) Instrumento real;

iii) Condiciones instrumentales simuladas.

c) Registro de las horas de piloto:

1) Horas de vuelo solo.
El piloto puede registrar como horas de vuelo, únicamente las horas en que él es el único ocupante de la aeronave. Sin embargo, un piloto estudiante puede también registrar como vuelo solo, las horas en las cuales él actuó como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un tripulante de vuelo.

i) El alumno piloto o titular de una licencia de piloto tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto o para expedir una licencia de piloto de grado superior, todo el tiempo de vuelo que haya efectuado sólo, en instrucción con doble mando o como piloto al mando.

2) Horas de vuelo como piloto al mando.

i) Pilotos privados o comerciales.

(a) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando únicamente las horas de vuelo en las que es el único en los controles de una aeronave para la que está calificado.

(b) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas de piloto al mando, aquellas en las que es el único ocupante de la aeronave.

(c) Un piloto privado o comercial puede registrar como horas al mando todas las horas de vuelo actuadas como piloto al mando.

ii) Un piloto de transporte de línea aérea puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo durante las cuales él actuó como piloto al mando.

iii) Un instructor de vuelo con licencia puede registrar como horas de piloto al mando todas las horas de vuelo en las que ha actuado como instructor de vuelo.

3) Horas de vuelo como copiloto.

i) Un piloto puede registrar como horas de copiloto, todas las horas de vuelo, en las que ha actuado como tal en una aeronave que requiera más de un piloto acuerdo al manual de vuelo de la aeronave.

4) Horas de vuelo por instrumentos.

i) Un piloto puede registrar como horas de vuelo por instrumento solamente las horas en las cuales él ha operado la aeronave con referencia a los instrumentos, y bajo condiciones de vuelo por instrumento (IMC) simulado o real.

ii) Cada registro debe incluir el lugar y tipo de aproximación por instrumento completa, y el nombre del piloto de seguridad cuando se trate de vuelo por instrumento simulado o en instrucción.

ii) Un instructor de vuelo por instrumento puede registrar como horas de instrumentos las horas de vuelo como instructor de instrumentos que ha realizado en condiciones reales.

5) Horas de instrucción.

Son todas las horas de instrucción de vuelo, instrucción de vuelo por instrumento, instrucción de entrenamiento en tierra para piloto, o las horas de instrucción en tierra. Deben ser acreditadas por un instructor habilitado y certificadas de quien se recibieron a través de un formato de habilitación.

d) Presentación de los libros de vuelo (log book).

1) Un piloto debe presentar su libro de vuelo para ser inspeccionado por la Autoridad de Aviación Civil o por cualquier inspector nombrado como examinador en aplicación de la ley.

2) Un piloto estudiante debe llevar su libro de vuelo con él en todos los vuelos de travesía, como evidencia de su experiencia y de las autorizaciones del instructor.

3) Un piloto privado debe llevar su libreta de vuelo consigo, con los respaldos requeridos del instructor, en todos los vuelos que opere como único ocupante:

i) Más allá de 50 millas náuticas desde un aeropuerto en que recibió la instrucción;

ii) En el espacio aéreo en que por comunicaciones con control de tránsito aéreo es requerido;

iii) Entre la puesta de sol y salida; y

iv) En una aeronave para la cual el piloto no está habilitado.

61.52 Restricciones a pilotos mayores de 60 años.

Ninguna persona titular de una licencia de piloto expedida según este RAD, puede actuar como piloto al mando o copiloto de una aeronave que se encuentre dedicada al servicio de transporte aéreo internacional regular o no regular, por remuneración o arrendamiento, cuando hayan cumplido los 60 años.

61.55 Habilitaciones para copiloto.

a) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como copiloto en un tipo de aeronave certificada para más de un tripulante, a menos que posea:

1) Por lo menos una licencia de piloto privado con la habilitación de categoría y de clase apropiadas; y

2) Una habilitación correspondiente para vuelo por instrumento (IFR) en ese tipo de aeronave, en el caso de vuelo IFR.

b) Excepto lo considerado en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto de un tipo de aeronave certificada para más de un piloto, a menos que los últimos 12 meses, haya:

1) Actualizado sus conocimientos mediante un refrescamiento a la operación de la aeronave, grupo motor, sistemas, componentes importantes y limitaciones importantes, procedimientos operativos normales y de emergencia, y los contenidos en el manual de vuelo de la aeronave aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

2) Excepto lo considerado en el párrafo (e) de esta sección, haber efectuado y registrado:

i) Tres aterrizajes con parada completa, como único operador de los controles, la aplicación de procedimientos y maniobras con un motor inoperativos, siendo este requisito aprobado por la Autoridad de Aviación Civil. Con el objetivo de cumplir los requisitos de instrucción considerados en el párrafo (b)(2) de esta sección, una persona puede actuar como copiloto en un vuelo real VFR o IFR de día, sin ninguna persona o carga a bordo a excepción de la necesaria para la operación.

3) Salvo lo previsto en el párrafo (b)(4) de esta sección, el requisito del párrafo (b)(2) de esta sección puede ser completado en un simulador de vuelo calificado y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

4) El solicitante para una habilitación inicial como copiloto para un tipo de aeronave particular, que está aplicando de acuerdo al párrafo (b)(3) de esta sección, debe completar satisfactoriamente un mínimo de un despegue y un aterrizaje en una aeronave del mismo tipo.

c) Si el piloto no cumple con los requisitos indicados en el párrafo (b) y transcurrido los 12 meses, deberá hacer un refrescamiento de conocimientos y pasar un exámen ante la Autoridad de Aviación Civil. Si cumple con los requisitos contenido en el párrafo (b) un mes antes o un mes después del vencimiento, tendrá que cumplir con dichos requisitos en relación al mismo mes de vencimiento.

d) Esta sección no se aplica al piloto que:

1) Cumple los requisitos de comprobación de pericia de piloto al mando, establecidos en los RAD 121 ó 135;

2) Es designado como copiloto de una aeronave operada bajo las provisiones de los RAD 121 ó 135; ó

3) Es designado como copiloto de una aeronave con el objeto de recibir entrenamiento de vuelo requerido por esta sección, y no debe llevar ni pasajeros ni carga.

e) El tipo de una licencia de piloto de transporte de línea aérea o comercial con la habilitación apropiada, no necesita cumplir los requisitos del párrafo (b) (2) de esta sección para la realización de vuelos de pruebas, traslado (ferry), o evaluación del equipo a bordo de la aeronave, si ninguna persona o carga es permitida a bordo y el personal que lo realiza es el estrictamente necesario para la operación.

61.56 Vuelo de revisión (flight review).

a) Un vuelo de revisión consiste en un mínimo de 1 hora de demostración de vuelo y 1 hora de exposición.

La revisión debe incluir:

1) Una revisión de las generalidades operativas y reglas de vuelo vigentes del RAD 91; y

2) Una revisión de maniobras y procedimientos que programe la persona que controla la revisión, y que sean necesarios para que el piloto demuestre que puede operar la aeronave con eficiencia y seguridad.

3) Una aprobación escrita en el libro de vuelo (log book) por la persona que controla la revisión, certificando que el solicitante ha completado satisfactoriamente la misma.

b) Los pilotos de planeador pueden realizar un mínimo de tres vuelos de instrucción en un planeador, que incluyan virajes de 360 grados, en lugar de 1 hora de instrucción de vuelo requerida en el párrafo (a) de esta sección.

c) Excepto lo considerado en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave, a menos que desde el comienzo del duodécimo mes calendario haya realizado:

1) Un chequeo de vuelo en una aeronave para la que el piloto está habilitado, administrado por un Inspector/Examinador adecuadamente habilitado y certificado bajo este RAD, u otra persona designada por la Autoridad de Aviación Civil.

d) Una persona que dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección haya completado satisfactoriamente un chequeo para una licencia de piloto, habilitación o un chequeo de proficiencia, no necesita realizar el vuelo de revisión. Asimismo, una persona que haya dejado de volar por no más de 60 días consecutivos, tampoco requiere de un vuelo de revisión. Sólo se le exige volar por una hora con un piloto instructor calificado.

e) Una persona que tenga una licencia actualizada de instructor de vuelo y que, dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta sección, haya completado satisfactoriamente la renovación de su licencia de instructor de vuelo bajo las provisiones en 61.197 (c), no necesita cumplir la hora de instrucción en tierra especificada en el párrafo (a)(1) de esta sección.

f) Los requisitos de esta sección pueden cumplirse en combinación con los requisitos de 61.57 y de otros requisitos de experiencia reciente, aplicables a criterio del instructor.

61.57 Experiencia reciente de vuelo: Piloto al mando.

a) Experiencia General:

1) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros, ni de una aeronave certificada para más de un piloto tripulante de vuelo como requisito, a menos que dentro de los 90 días precedentes, él haya hecho tres despegues y tres aterrizajes como único al mando de los controles de vuelo en una aeronave de la

misma categoría y clase y, si una habilitación de tipo es requerida del mismo tipo.

2) Los despegues y aterrizajes requeridos por el párrafo (c)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo calificado y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil y comunmente usados como parte del entrenamiento certificado.

Si la aeronave es un avión convencional , los aterrizajes deben ser hechos con detención completa del avión convencional.

Con el objeto de cumplir los requisitos del párrafo (a)(1), una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo VFR o IFR de día, sin ninguna persona o propiedad a bordo, a excepción de lo necesario para que el vuelo se lleve a cabo.

b) Experiencia de vuelo nocturno:

1) Excepto a lo previsto en el párrafo (d)(1) de esta sección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave llevando pasajeros durante el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes del alba (como publicado en el AIP), a menos que, dentro de los 90 días procedentes, él haya hecho por lo menos tres despegues y tres aterrizajes con parada completa durante el período nocturno en la aeronave de categoría y clase que será usada.

2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b)(1) de esta sección, pueden ser completados en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, calificado y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil y comunmente usados como parte de los cursos aprobados por un centro de entrenamiento certificado.

c) Experiencia en instrumentos:

1) Experiencia reciente IFR.

Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ningún piloto puede actuar como piloto al mando bajo condiciones IFR, ni en condiciones de tiempo menores que los mínimos para VFR, a menos que él tenga, dentro de los últimos 6 meses calendario:

i) En el caso de una aeronave, a excepción de un planeador, registradas por lo menos 6 horas de instrumentos, incluyendo 6 aproximaciones por instrumento bajo condiciones de instrumentos reales o simuladas, de las que no más de 3 horas pueden ser simuladas; o aprobar un chequeo de capacidad en instrumento en la categoría de aeronave involucrada..

ii) En el caso de un planeador, registrados por lo menos 3 horas de instrumentos, de los cuales por lo menos la mitad fueron hechas en un

planeador u avión. Si se lleva pasajeros en el planeador, estas 3 horas
vuelo por instrumento deben haber sido hechas en planeadores.

2) Chequeo de pericia de instrumento.

Un piloto que no cumple los requisitos de experiencia de instrumento recier
del párrafo (c)(1) de esta sección durante las horas prescritas ó 6 mes
calendario, en adelante no podrá servir como piloto al mando bajo condicion
IFR, ni en condiciones menores de los mínimos establecidos para VFR, ha
que él pase un chequeo de capacidad en vuelo por instrumentos en la catego
de aeronave involucrada, por un inspector de la Autoridad de Aviación Civil ,
piloto aprobado por la Autoridad de Aviación Civil , o un instructor autoriza
de vuelo por instrumento.

La Autoridad de Aviación Civil puede autorizar la conducción de una parte
toda esta comprobación, en un dispositivo de entrenamiento en tierra equipa
con instrumento, o un simulador de aeronave.

d) Excepciones.

Esta sección no es aplicable para los pilotos al mando de aeronaves certificad
mediante los RAD de los operadores 121 y 135; regulados en sus operaciones de vu
por los RAD 91, 121 y 135 de este Reglamento.

**61.58 Chequeo de proficiencia de piloto al mando: Operación de una aeronave q
requiere más de un piloto.**

a) Excepto a lo previsto en el párrafo (e) de esta sección, ninguna persona puede actu
como piloto al mando de una aeronave con certificado de tipo para más de un tripulante pil
requerido, a menos que complete satisfactoriamente el chequeo de proficiencia de acuerdo a
siguiente:

1) Dentro de los últimos 12 meses calendario, haber completado un chequeo co
piloto al mando en una aeronave certificada para una tripulación con más de
piloto.

2) Dentro de los últimos 24 meses calendario, haber completado un chequeo co
piloto al mando en el tipo particular de aeronave en el que el piloto servirá co
piloto al mando.

b) El chequeo de piloto al mando requerido por el párrafo (a) de esta sección s
completado satisfactoriamente mediante el cumplimiento de lo siguiente:

1) Un chequeo de proficiencia para piloto al mando conducido por un pil
examinador autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, consistente
maniobras y procedimientos requeridos para una habilitación Tipo;

2) Un exámen de vuelo requerido para una habilitación Tipo;

3) El exámen de vuelo inicial o periódico con el propósito de aprobar la designación de un piloto chequeador.

c) Para aviones, las maniobras y los procedimientos requeridos para los chequeos y exámenes prescritos en los párrafos (b)(1), (2), (3), de esta sección pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento si:

1) Las maniobras o procedimientos pueden efectuarse en un simulador o dispositivo de entrenamiento, conforme a lo indicado en el Apéndice F del RAD 121; y

2) El simulador o dispositivo de entrenamiento están aprobados para el procedimiento o maniobras particulares.

d) Esta sección no es aplicable a personas que conducen operaciones sujetas a los RAD 121, 135 y 137 de este Reglamento.

e) Con el objeto de cumplir con los requisitos del chequeo de proficiencia de esta sección, una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo bajo condiciones VFR o IFR de día, si no es llevada ninguna persona o propiedad, fuera de la necesaria para el cumplimiento del vuelo.

f) Si un piloto toma el chequeo de pericia requerido por el párrafo (a) de esta sección en el mes calendario anterior o el mes calendario después del mes que se venza, él se considerará como si lo hubiera tomado en el mes de su vencimiento.

l.59 Falsificación, reproducción o alteración de licencias, libros de vuelo, informes y registros.

a) Ninguna persona puede hacer o permitir que se haga en su nombre:

1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud para una licencia, habilitación o duplicado emitido bajo este RAD.

2) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en un libro de vuelo, (log book) registro o informe que requiere ser archivado, hecho o usado para mostrar cumplimiento con cualquier requisito para la expedición, o el ejercicio de los privilegios de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

3) Cualquier reproducción, con propósito fraudulento, de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

4) Cualquier alteración de una licencia o habilitación bajo este Reglamento.

b) La comisión por cualquier persona de un acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección puede ser causa suficiente para suspender, revocar o cancelar cualquier licencia o habilitación de piloto o instructor que posea esta persona.

.60 Cambios de dirección.

El tipo de una licencia de piloto o instructor de vuelo que ha hecho un cambio en su direcci permanente debe notificarlo a la Autoridad de Aviación Civil antes de los 30 días de la fecha que hizo cambio de domicilio.

Sección "B" - Habilitaciones para Aeronaves y Autorizaciones para Piloto

61.75 Licencia de piloto emitida en base a una licencia de piloto extranjera.

a) Propósito.

Una persona titular de una licencia de piloto privado, comercial o piloto de transporte de línea aérea actualizada emitida por un Estado extranjero contratante de la Autoridad de Aviación Civil puede solicitar una licencia de piloto bajo esta sección para actuar como piloto de una aeronave civil matrículada en República Dominicana.

b) Emisión de licencia.

Una licencia de piloto es emitida al solicitante bajo este RAD especificando el número y el Estado de emisión de la licencia de piloto extranjera en que se basa.

Al solicitante que posea una licencia de piloto privado extranjera se le emite una licencia de piloto privado, y al solicitante que posea una licencia de piloto comercial o la de transporte de aerolínea extranjera se le emite una licencia de piloto comercial, sí:

1) El cumple los requisitos de este RAD;

2) Su licencia de piloto extranjera no contiene alguna observación de que él no ha cumplido todas las normas de OACI para obtener la licencia;

3) El no posee una licencia dominicana de piloto privado o de mayor categoría.

c) Limitación en la licencia usada como base para la licencia dominicana.

Solamente puede usarse una licencia de piloto extranjero, como base para emitir una licencia de piloto bajo esta sección.

d) Habilitaciones de aeronave emitidas.

Las habilitaciones de aeronave enumeradas en la licencia de piloto extranjero del solicitante, además de cualquier otra emitida después de aprobar las provisiones de este RAD se incluyen en la licencia de piloto del solicitante.

e) Emisión de habilitación instrumental.

Una habilitación de instrumentos es emitida al solicitante si:

1) Su licencia de piloto extranjera autoriza privilegios de instrumentos; y

2) Dentro de los 24 meses que anteceden al mes en que hace la solicitud para una licencia, él pasó una prueba de las reglas de vuelo de instrumentos en la sección B del RAD 91 de este Reglamento, incluyendo los procedimientos conexos para la operación de la aeronave bajo reglas de vuelo por instrumento.

f) Habilitación y normas médicas:

1) Un solicitante debe mostrar evidencia actualizada de que él cumple las norm médicas para la licencia extranjera de piloto en que la solicitud se basa, para u licencia bajo esta sección.

2) Un certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 se acepta cor evidencia de que el solicitante cumple esas normas. Sin embargo, un certifica médico emitido bajo el RAD 67 no es evidencia de que el solicitante cump esas normas fuera de la República Dominicana, a menos que el Estado que em la licencia de piloto extranjero del solicitante también acepte el certifica médico que evidencia cumplir las normas médicas para su licencia extranjera piloto.

g) Limitaciones puestas en la licencia de piloto:

1) Una licencia emitida bajo esta sección no es valida para operacion aerocomerciales.

h) Limitaciones y privilegios operacionales:

1) El titular de una licencia de piloto emitida bajo esta sección puede actuar cor piloto de una aeronave civil de registro dominicano según los privilegios piloto autorizados por la licencia de piloto extranjera en que esta licencia base, sujeto a limitaciones de este RAD y cualquier otra limitación adicior puesta en su licencia por la Autoridad de Aviación Civil.

2) El está sujeto a estas limitaciones mientras actúa como piloto de la aerona dentro o fuera de la República Dominicana.

3) Sin embargo, él no puede actuar como piloto al mando, o en ninguna ot capacidad como un piloto tripulante de vuelo requerido, en una aeronave civil matrícula dominicana que transporte personas o propiedades por pago o alquil (operación comercial).

i) Licencia de instructor de vuelo:

1) Una licencia de piloto emitida bajo esta sección no satisface ninguno de l requisitos de este RAD para la emisión de una licencia de instructor de vuelo.

Sección "C" - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias de estudiante piloto, las condiciones bajo las que esta licencia es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estas licencias.

61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante piloto.

Para obtener una licencia de estudiante piloto una persona debe:

a) Tener por lo menos cumplidos los 17 años de edad para una licencia limitada de piloto estudiante para lo cual deberá presentar autorización legal de sus padres.

b) Ser capaz de leer, hablar y comprender el idioma español, o inglés con tales limitaciones operacionales puestas en su licencia de piloto como sea necesario para una operación segura de la aeronave. Esta limitación persistirá hasta tanto él demuestre que puede hablar, leer y comprender el idioma inglés; y

c) Poseer por lo menos un certificado médico de tercera clase vigente y emitido bajo el RAD 67.

61.85 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de estudiante piloto deberá hacerse conforme al formato y procedimiento establecido para ello por la Autoridad de Aviación Civil, en este RAD, dicha solicitud se someterá a un piloto examinador de operaciones o a un piloto examinador designado, acompañada por un certificado médico vigente; o, en el caso de una solicitud para licencia de piloto de planeador o globo aerostático y deberá estar acompañada por una certificación donde conste que el solicitante no tiene ningún defecto médico conocido que lo haga incapaz de pilotear un planeador o globo aerostático.

61.87 Requisitos para vuelo solo de estudiante piloto.

a) Generalidades.
Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que cumpla los requisitos de esta sección.

El término "vuelo solo", usado en este RAD, son las horas de vuelo en que un estudiante piloto es el ocupante único de la aeronave, o las horas de vuelo durante las cuales el estudiante ha actuado como piloto al mando de una aeronave que requiere más de un piloto.

b) Conocimiento Aeronáutico.
Un estudiante piloto debe haber demostrado conocimientos satisfactorios al instructor autorizado, sobre las partes apropiadas de los RAD 61 y 91 que sean aplicables a estudiante piloto.

El examen escrito debe incluir preguntas sobre las regulaciones aplicables y las característic de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo del avión a ser volado.

c) Entrenamiento de vuelo solo.
Con anterioridad a ser autorizado a conducir un vuelo solo, un estudiante piloto debe hab recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicabl enumeradas en los párrafos (d) hasta (j) de esta sección y haber demostrado pericia en el ámb aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el "vuelo sólo" de estudian piloto.

d) Para todas las aeronaves (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vue solo), el piloto debe haber recibido un entrenamiento pre-solo, sobre:

1) Procedimientos de inspección pre-vuelo, operación del sistema propulsor y otr sistemas de aeronave;

2) Rodaje y operaciones de superficie, incluyendo corridas de motor;

3) Despegues y aterrizajes, incluyendo normales y de viento-cruzado;

4) Vuelo recto y nivelado, virajes de ángulo bajo, medio y pronunciados en amb direcciones;

5) Ascensos y virajes ascendentes;

6) Patrones de tránsito de aeropuerto, incluyendo procedimientos de salida llegada, prevención de turbulencia y colisión;

7) Descensos con y sin virajes usando configuraciones de baja y alta resistencia;

8) Vuelo a diversas velocidades aéreas indicadas, desde la de crucero, a la míni velocidad aérea indicada controlable;

9) Procedimientos de emergencia y mal funcionamiento del equipo; y

10) Maniobras con referencia al terreno.

e) Para aviones, además de las maniobras y procedimientos del párrafo (d) de esta secci el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje con potencia mínima y parcial;

2) Aterrizaje con deslizamiento;

3) Aproximación frustrada desde una aproximación final y desde la establec para aterrizaje en diversas configuraciones de vuelo incluyendo virajes;

4) Procedimientos de aterrizaje forzoso (de emergencia) iniciados en el despegue, durante el ascenso inicial, crucero, descenso y en patrón de aterrizaje; y

5) Entrada en pérdidas (stall) desde diversas actitudes de vuelo y combinaciones de potencia con la recuperación iniciada al primer indicio de una pérdida, y recuperación desde una pérdida total.

f) Para helicópteros (a excepción de giro aviones monoplazas), además de las maniobras y los procedimientos del párrafo (d) de esta sección y de acuerdo a lo permitido por las limitaciones de maniobra y rendimiento de la aeronave, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Aproximaciones al área de aterrizaje;

2) Virajes en vuelo suspendido y carreteo en el aire (helicópteros solamente) y maniobras de superficie;

3) Aproximación frustrada desde aterrizaje de vuelo suspendido y desde una aproximación final;

4) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo descensos de autorrotación con una recuperación de potencia o aterrizajes corridos en giro aviones, y recuperación de potencia en vuelos suspendidos en helicóptero monomotor o aproximaciones a vuelo suspendido o aterrizaje con un motor inoperativo en helicópteros multimotores. y

5) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente).

g) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre vuelo solo en:

1) Pre-vuelo, inspección de aparejos de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;

2) Remolque aéreo, remolque en tierra, o auto-lanzamiento;

3) Principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;

4) Entradas en pérdida (stall) desde diversas actitudes de vuelo con recuperación al primer indicio y recuperación de una perdida total;

5) Planeos rectos, en viraje y espirales;

6) Deslizamiento al aterrizaje;

7) Procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento; y

8) operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de línea de remolque.

h) En dirigibles, además de los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre solo en:

1) Aparejos, lastres, control de presión de los balones de gas y de super calentamiento; y

2) Aterrizaje con balance estático positivo y negativo.

i) En globos libres, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta sección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

1) Operación de gas o aire caliente, lastre, válvulas y paneles de rasgadura, como sea apropiado;

2) Uso de emergencia del panel de rasgadura (puede simularse);

3) Los efectos de viento en el ángulo de ascenso y aproximación; y

4) Técnicas de prevención y detección de obstrucciones.

j) La instrucción requerida por esta sección debe ser dada por un instructor de vuelo autorizado con licencia:

1) En la categoría y clase de aviones, para aviones;

2) Excepto a lo prescrito en párrafo (k)(3) de esta sección, en helicópteros apropiados, para helicópteros;

3) En planeadores para planeadores.

k) El titular de una licencia comercial de piloto con habilitación de categoría aeronave más liviana que el aire puede dar la instrucción requerida por esta sección en:

1) Globos libres, si el piloto comercial posee una habilitación de clase globo aerostático.

l) Respaldos del instructor de vuelo.

Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que el libro de vuelo y la licencia del estudiante piloto haya sido autorizado para la aeronave específica, marca y modelo a ser volada, por un examinador de vuelo autorizado bajo este RAD, y el libro de vuelo del estudiante se haya firmado, dentro de los 30 días con anterioridad a que el estudiante vuele solo, por un instructor de vuelo con licencia y autorizado bajo este RAD que haya volado con el estudiante.

Ningún instructor de vuelo puede autorizar un vuelo solo sin haber firmado el libro de vuelo del estudiante.

El respaldo del instructor debe certificar que:

1) Ha dado la instrucción al estudiante en la marca y modelo de aeronave en la que el vuelo solo va a ser hecho;

2) El estudiante ha cumplido el entrenamiento de vuelo y requisitos de esta sección; y

3) El estudiante es competente para hacer con seguridad un vuelo solo en esa aeronave.

m) No obstante cumplir los requisitos de los párrafos (a) hasta (m) de esta sección, todo estudiante piloto, cuyo libro de vuelo y licencia de estudiante de piloto se firman para un vuelo solo por un instructor autorizado, solamente puede llevar a cabo este vuelo 30 días después de la fecha en que el libro de vuelos fue firmado para el vuelo solo.

61.89 Limitaciones.

a) Generalidades:
Un estudiante de piloto no puede volar como piloto al mando de una aeronave:

1) Que lleve pasajeros;

2) Que lleve bienes por pago o alquiler;

3) Por pago o alquiler;

4) En la promoción de un negocio;

5) En un vuelo internacional;

6) Con una visibilidad de vuelo o superficie de menos de 5 millas (8 kilómetros) durante horas de luz del día;

7) Cuando el vuelo no pueda hacerse con referencia visual a la superficie;

8) De manera contraria a cualquiera de las limitaciones puestas en el libro de vuelo del piloto, por el instructor.

b) Un estudiante piloto no puede actuar como tripulante requerido en un vuelo de una aeronave para la cual más de un piloto es requerido por el certificado de tipo de la aeronave o las regulaciones bajo las que el vuelo se conduzca, excepto cuando reciba instrucción de vuelo de un instructor autorizado de vuelo a bordo de una nave aerostática y ninguna persona a excepción del tripulante de vuelo requerido, se lleve en la aeronave.

61.91 Limitaciones de aeronave: Piloto al mando.

Un estudiante piloto no puede operar como piloto al mando de una aeronave requiera más de un tripulante de vuelo, a menos que él haya cumplido los requisitos pertine establecidos en 61.87.

61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obte licencia de piloto privado).

a) Generalidades.
Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo de navegación, ni puede estudiante, excepto en una emergencia, hacer un vuelo solo con aterrizaje en cualquier punt excepción del aeropuerto de despegue, a menos que el estudiante haya cumplido los requis de esta sección.

El término vuelo de navegación, usado en este RAD, significa un vuelo más allá de un radi 25 millas náuticas desde el punto de salida.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, un instructor de vuelo autorizado bajo RAD, puede permitir que el estudiante practique vuelos solos con despegues y aterrizaje otro aeropuerto dentro de 25 millas náuticas desde el aeropuerto en que el estudiante re instrucción si el instructor de vuelo:

1) Determina que el estudiante piloto es competente y experto para hacer e aterrizajes y despegues;

2) Ha volado con ese estudiante antes de autorizar estos despegues y aterrizajes;

3) Firma el libro del estudiante de piloto con una autorización para hacer aterrizajes y despegues.

c) Entrenamiento de vuelo.
Un estudiante de piloto, además del entrenamiento de maniobras y procedimientos de v para el pre-solo requeridos por 61.87 (c), debe haber recibido y registrado instrucción de instructor de vuelo autorizado en los procedimientos apropiados y maniobras de piloto de sección.

Además un estudiante de piloto debe haber demostrado un nivel de rendimiento aceptab juicio del instructor de vuelo autorizado, bajo este RAD, quien firma el certificado estudiante piloto en los siguientes procedimientos y maniobras apropiados de esta sección:

1) Para todas las aeronaves:

i) El uso de cartas aeronáuticas para navegación VFR que usa pilotaj navegación por estima con la ayuda de una brújula magnética;

ii) Performance del avión en vuelo de navegación, adquisición y análisis informes y pronósticos meteorológicos, incluyendo el reconocimient situaciones críticas de tiempo meteorológico y estimados de visibili durante el vuelo;

iii) Condiciones de emergencia en vuelos de navegación incluyendo procedimientos de desorientación en ruta, las condiciones adversas de tiempo y procedimientos simulados de precaución, aterrizaje y aproximaciones en aeropuertos fuera de ruta;

iv) Procedimientos de patrón de tráfico, incluyendo salidas normalizadas y llegadas normales, prevención y evasión de colisión, y precauciones de turbulencia;

v) Reconocimiento de problemas operacionales asociados con los diferentes aspectos del terreno en el área geográfica en que se vuela; y

vi) Operación apropiada de los instrumentos y el equipo instalado en la aeronave que va a ser volada.

2) Para aviones, además del párrafo (c)(1) de esta sección:

i) Despegue de campos cortos y blandos, y aproximaciones, y procedimientos de aterrizaje, incluyendo viento-cruzado para los despegues y aterrizajes;

ii) Despegues con el mejor ángulo y régimen de ascenso;

iii) Control y maniobras únicamente por la referencia de instrumentos de vuelo, incluyendo el vuelo recto y nivelado, virajes, descensos, ascensos, y el uso de radio ayudas y ayudas directivas de radar;

iv) El uso de radios para navegación VFR y para la comunicación recíproca; y

v) Para estudiantes pilotos, procedimientos nocturnos en el área de 5 millas del aeródromo, con despegues, aterrizajes y aproximación frustrada.

3) Para helicópteros, además del párrafo (c)(1) de esta sección y como sea apropiado a la aeronave volada:

i) Procedimientos de despegues y aterrizajes en altura;

ii) Aproximaciones pronunciadas y suaves al aterrizaje suspendido (hover);

iii) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente);y

iv) Uso de radios para navegación VFR y comunicación bidireccional.

4) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (1) de esta sección:

i) Aterrizajes realizados sin el uso del altímetro desde por lo menos 2,(
pies sobre la superficie;

ii) Reconocimiento de las condiciones del tiempo y condiciones favorat
para vuelo de navegación; y

iii) El uso de radios para comunicaciones recíprocas.

5) Para globos libres, los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (c)
de esta sección:

d) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en un vuelo solo de navegació
menos que:

1) El instructor haya firmado el libro de vuelo del estudiante;

2) El instructor autorizado bajo las condiciones de este RAD, que certifique
un estudiante ha recibido las instrucciones necesarias, y ha demostrado un n
aceptable aceptable de pericia en las maniobras y los procedimie
contemplados por esta sección para la categoría de aeronave a ser volada.

3) Para cada vuelo solo de navegación, después de observar al estudiante en el
vuelo, la planificación y preparación, certificando que, el estudiante está preparado
hacer el vuelo sin riesgo bajo las circunstancias conocidas y sujeto a cualq
condición enumerada en el libro de vuelo por el instructor; y

4) Para un vuelo solo específico de navegación repetido que no sea mayor d
millas náuticas desde el punto de salida, después de darle la instrucción de v
en ambas direcciones en la ruta, incluyendo despegues y aterrizajes en
aeropuertos a ser usados, y ha especificado las condiciones para que los vu
puedan realizarse.

**61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeropuertos ubicados dentr
un área de control terminal.**

a) Un estudiante piloto no puede operar una aeronave a solas en espacio aéreo Clase
menos que:

1) El estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y vuelo, d
instructor autorizado en esa área de espacio aéreo Clase B y la instrucció
vuelo se reciba en el área de espacio aéreo específica Clase B, para la q
vuelo solo sea autorizado;

2) El libro de vuelo del estudiante piloto haya sido firmado dentro de
precedentes 90 días, para conducir vuelo solo en área de espacio aéreo Cla
por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y vuelo y se encuentra competente para conducir vuelos solos en área de espacio aéreo específica Clase B.

b) Conforme a 91.131 (b), un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, desde o en un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que:

1) Ese estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción en tierra y de vuelo, de un instructor autorizado para que opere en ese aeropuerto y la instrucción en tierra y de vuelo se haya recibido en el aeropuerto específico para el que se autoriza el vuelo solo;

2) El libro de vuelo de ese estudiante piloto se ha firmado dentro de los 10 días precedentes para conducir vuelo solo en el aeropuerto específico, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y;

3) El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida en tierra y de vuelo, y se encuentra competente para conducir operaciones de vuelo solo en el aeropuerto especificado.

Sección "D" - Pilotos Privados

61.102 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de piloto privado y las condiciones bajo las que estas licencias y habilitaciones son emitidas, así como reglas operativas genéricas para los poseedores de estas licencias y habilitaciones.

61.103 Requisitos de elegibilidad.

Generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto privado, una persona debe:

a) Tener por lo menos 18 años de edad;

b) Ser capaz de leer, escribir y hablar el idioma español e inglés, sin impedimento alguno que pueda interferir con la conversación bidireccional de radio;

c) Poseer certificado médico de por lo menos tercera clase vigente, emitido bajo el RAD 67;

d) Pasar una prueba escrita en las áreas en que se requiere instrucción o estudio como esta especificado en 61.105;

e) Pasar una prueba oral y de vuelo en los procedimientos y maniobras por un inspector examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil para determinar la capacidad de solicitante en las operaciones de vuelo en que sea requerida instrucción por las provisiones de pericia de vuelo de 61.107; y

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se apliquen a la habilitación solicitada.

61.105 Conocimiento aeronáutico.

a) Generalidades. El solicitante de una licencia de piloto privado debe haber registrado la instrucción teórica dictada por un instructor autorizado y presentar evidencia que muestren que él ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción, en por lo menos las áreas de conocimientos aeronáuticos, apropiadas a la categoría de aeronave para la habilitación que a continuación se detallan.

b) Aviones y aeronaves a rotor:

1) Los requisitos de reportes de accidentes e incidentes aplicables a los privilegio y limitaciones del piloto privado y operaciones de vuelo para aviones o aeronav a rotor, como sea apropiado, y el uso del Publicación de Informació Aeronáutica (AIP) y circulares consultivas e informativas publicadas por l Autoridad de Aviación Civil;

2) Navegación VFR que usa pilotaje, navegación por estima y radioayudas;

3) El reconocimiento de situaciones críticas de condiciones meteorológicas desde la superficie y en vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos;

4) La operación eficiente y segura de aviones o aeronave a rotor, como sea apropiado, incluyendo operaciones en aeropuerto de alta densidad, evitando la colisión, tomando precaución y los procedimientos de comunicación de radio;

5) Aerodinámica Básica y los principios de vuelo que se aplican a aviones o aeronaves a rotor, como sea apropiado; y

6) Conciencia de situación de entrada en pérdida (stall), tirabuzón o barrena y técnicas de recuperación de barrena para aeronaves.

c) Planeadores:

1) El Requisito de reportes de accidentes e incidentes, de informar ocurrencias aplicables a los privilegios y limitaciones del piloto de planeador, y operaciones de vuelo;

2) Navegación de planeador, incluyendo el uso de cartas aeronáuticas y la brújula magnética;

3) El reconocimiento de situaciones meteorológicas concernientes a la operación del planeador desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos;

4) La operación eficiente y segura de planeadores, incluyendo el lanzamiento desde tierra y/o remolque aéreo, procedimientos de remolque como sean apropiados, señales y precauciones de seguridad; y

5) Conciencia de situación de entrada en pérdida, tirabuzón o barrena y técnicas de recuperación de barrena para planeadores.

d) Aeronaves de aire o gas (dirigibles):

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana (RAD) aplicables a naves más livianas que el aire, privilegios, limitaciones y operaciones de vuelo del piloto de la nave aerostática;

2) La navegación de la nave aerostática, incluyendo el pilotaje, navegación por estima y el uso de radioayuda;

3) El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes a la operación de la nave aerostática desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos; y

4) Operaciones de la nave aerostática, el vuelo libre, los efectos de super calentamiento, y elevación y sustentación negativa y positiva.

e) Globos libres (aerostáticos);

1) Las Regulaciones aplicables a los privilegios, limitaciones y las operaciones de vuelo de los pilotos de globos libres;

2) El uso de cartas aeronáuticas y la brújula magnética para la navegación de globo libre;

3) El reconocimiento de situaciones meteorológicas de interés concernientes al piloto de globo libre, en la operación desde la superficie y en el vuelo, la adquisición y el uso de informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos e informes de horas apropiadas para liberar operaciones de globo; y

4) Procedimientos y principios operativos de globos libres, incluyendo sistemas de inflado de gas y aire caliente

61.107 Pericia de vuelo.

a) Generalidades. El solicitante de una licencia de piloto privado debe haber registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado en por lo menos las siguientes operaciones del piloto.

Además, su libro de vuelo debe contener como respaldo la firma del instructor de vuelo autorizado quien lo ha encontrado competente para desempeñar cada una de las operaciones sin ningún riesgo como piloto privado:

b) En aviones.

1) Operaciones de vuelo, incluyendo la determinación de peso y balance, inspección de línea y el servicio del avión;

2) Operaciones en aeropuerto y patrón de tráfico, incluyendo operaciones en aeropuertos controlados, comunicaciones de radio y precauciones de prevención de colisión;

3) Maniobras de vuelo con referencia a objetos en la superficie;

4) Vuelo lento a bajas velocidades en áreas indicadas con distracciones realistas, y el reconocimiento y recuperación de entradas en pérdidas desde vuelo recto y desde virajes;

5) Despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;

6) Control y maniobras del avión únicamente por la referencia a los instrumentos, incluyendo descensos y ascensos que usan directivas de radar o radioayudas;

7) Vuelos de navegación, usando pilotaje, navegación por estima y radio ayudas, incluyendo un vuelo de 2 horas;

8) Aterrizajes y despegues de máximo rendimiento;

9) Vuelo nocturno, incluyendo despegues, aterrizajes y vuelo en el área del aeródromo;

10) Operaciones de emergencia, incluyendo mal funcionamiento simulado de la aeronave y su equipo.

c) En helicópteros.

1) Pre-vuelo operacional, incluyendo servicio e inspección de línea de los helicópteros;

2) Vuelo suspendido (hovering), carreteo y maniobras con referencias sobre el terreno;

3) Tráfico y patrones en aeropuertos, incluyendo precauciones para evitar colisiones;

4) Vuelo de travesía usando pilotaje por estima;

5) Operaciones en áreas restringidas y sobre terreno montañoso, las desaceleraciones rápidas, aterrizajes sobre inclinaciones, despegue a gran altura y distancia corrida después de aterrizajes;

6) Vuelo nocturno incluyendo despegues, aterrizajes y navegación en condiciones visuales (VFR); y

7) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo desperfectos de equipo y aeronaves, las aproximaciones al aterrizaje con un motor inoperativo en un multimotor o autorrotaciones descendiendo con un reataque del motor a un vuelo suspendido (hover) en un helicóptero monomotor.

d) En planeadores:

1) Operaciones de pre-vuelo incluyendo la instalación de las superficies de alas y cola específicamente diseñadas para la instalación y remoción rápida por pilotos, e inspección de línea:

2) El terreno para remolque con auto winche o con otro aeroplano (la licencia del solicitante se limita al tipo de remolque seleccionado);

3) Maniobras de precisión incluyendo espirales y virajes pronunciados en ambas direcciones;

4) El correcto uso de la velocidad en la performance del planeador.

5) Vuelo a baja velocidad con situaciones imprevistas y el reconocimiento y la recuperación de pérdidas desde vuelo recto y virajes.

6) Los aterrizajes y aproximaciones de precisión con la nariz del planeador, parando dentro de 200 pies de una línea o marca.

e) En globos aerostáticos:

1) Aparejos y prueba, incluyendo la instalación de canastas y los quemadores específicamente diseñados para la instalación o remoción rápida por un piloto y el intercambio de canastas o los quemadores.

2) Operación del quemador, si el calentador es usado;

3) Ascensos y descensos;

4) Aterrizaje; y

5) Emergencias, incluyendo el uso de la cuerda de rasgado.

61.109 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.

Al solicitar una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, se debe tener por lo menos 40 horas de instrucción y tiempo del vuelo solo, que incluya lo siguiente:

a) Veinte horas de instrucción de vuelo con un instructor autorizado, incluyendo por lo menos:

1) Tres horas de vuelo de travesía;

2) Tres horas de vuelo nocturno, incluyendo 10 despegues y aterrizajes, para su calificación en vuelos nocturnos; y

3) Tres horas en aviones en preparación para un vuelo de evaluación para un piloto privado dentro de los 60 días anteriores a la prueba.

b) Un mínimo de (10) horas de vuelo solo, incluyendo por lo menos:

1) 10 horas en avión;

2) 5 horas de vuelo de travesía. Todo vuelo incluirá un aterrizaje en un punto a más de 40 millas desde el aeropuerto original de salida.

3) Un vuelo deberá ser de por lo menos de 150 millas náuticas, y aterrizajes en un mínimo de dos aeropuertos, con una distancia de 80 millas, aproximadamente, entre ellos;

4) Dos despegues y dos aterrizajes solo, con parada total en un aeropuerto con una torre de control operativa.

61.113 Habilitación de aeronaves a rotor: Experiencia aeronáutica.

Un solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de aeronave a rotor debe tener por lo menos la experiencia aeronáutica siguiente:

a) Habilitaciones de clase de helicóptero:

1) Un mínimo de 40 horas como piloto de helicóptero, de cuyas horas se aceptaría como parte del tiempo total de vuelo un máximo de 5 horas de instrucción en un entrenador sintético;

2) Un mínimo de 10 horas de vuelo solo en helicóptero bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, de los cuales 5 horas serán de travesía solo, incluyendo por lo menos un vuelo de travesía de un mínimo de 100 NM con aterrizajes en dos puntos diferentes.

61.115 Habilitación de planeador: Experiencia aeronáutica.

Un solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación de planeador debe haber registrado por lo menos lo siguiente:

a) Setenta horas de vuelo solo, en planeador, incluyendo 20 vuelos con virajes de 360°.

b) Siete horas de vuelo solo en planeadores, incluyendo 35 vuelos de planeador lanzados por remolques en tierra ó 20 vuelos de planeador lanzados por remolques aéreos.

c) Cuarenta horas de tiempo de vuelo en planeador o aviones, incluyendo 10 horas de vuelo solo en planeador, con virajes de 360°.

61.117 Habilitación de aeronave más ligera que el aire: Experiencia aeronáutica.

Un solicitante de una licencia de piloto privado con habilitación de aeronave más ligera que el aire debe tener por lo menos la experiencia aeronáutica de los párrafos (a) o (b) de esta sección, apropiada a la habilitación solicitada.

a) Globos libres:

1) Si se usa un globo de gas o un globo de aire caliente con un calentador a bordo, debe cumplir un total de 16 horas en globo libre con por lo menos 8 vuelos bajo la supervisión de una persona que tenga la habilitación de piloto de globo libre.

Estos vuelos deben incluir:

i) Dos vuelos de por lo menos 1 hora de duración, si se usa un globo de gas o de 30 minutos de duración, si se usa un globo de aire caliente con un calentador a bordo;

ii) Un ascenso bajo control a 5,000 pies de altura sobre el aeropuerto de despegue, si se usa un globo de gas, ó 3,000 pies sobre el aeropuerto de despegue, si se usa un globo de aire caliente con un calentador a bordo; y

iii) Un vuelo solo, en globo libre;

2) Si se usa un globo sin un calentador abordo, deberá hacer 8 vuelos en globo libre bajo la supervisión de un piloto, incluyendo por lo menos un vuelo solo;

61.118 Limitaciones y privilegios del piloto privado: Piloto al mando.

Un piloto privado no puede actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros por pago o alquiler.

a) Un piloto privado que actua como un vendedor de aeronave y que posee por lo menos 200 horas de vuelo registradas, puede demostrar una aeronave en vuelo al comprador antes de su venta;

b) Un piloto privado puede actuar como piloto al mando de una aeronave transportando un pasajero en cabina, en forma de colaboración con una organización caritativa, el piloto:

1) Debe contar por lo menos con 200 hora de vuelo;

2) No podrá efectuar vuelos acrobáticos ni de formación;

3) Deberá usar una aeronave de categoría estándar y cumplir o haber sido inspeccionada cada 100 horas (91.409 de este RAD); y

4) Deberá realizar el vuelo bajo condiciones VFR y durante el día;

61.119 Habilitación de globo libre: Limitaciones.

a) Si el solicitante desea obtener una habilitación de globo libre, éste realizará una prueba de vuelo en un globo caliente con un calentador a bordo, obtendrá la calificación y con restricción del privilegio de operar un globo de aire con calentador a bordo;

La restricción queda sin efecto cuando el titular de una licencia demuestre a la Autoridad de Aviación Civil que ha obtenido la experiencia de piloto requerida ser titular de una habilitación en un globo de gas.

b) El solicitante para poder obtener una habilitación para globo libre deberá demostrar su capacidad de volar globo caliente sin calentador a bordo, en caso contrario cualquier condición restrictiva se consigna en su licencia de piloto.

La restricción queda sin efecto cuando el poseedor de una licencia obtiene la experiencia de piloto requerida para poder obtener una habilitación de globo libre con calentador a bordo o un globo de gas.

61.120 Limitaciones y privilegios de piloto privado como copiloto segundo al mando de una aeronave que requiera más de un piloto.

Excepto en lo previsto en los párrafos del (a) al (d) de 61.118, un piloto privado no podrá volar por pago o alquiler, actuando como segundo piloto al mando de una aeronave clasificada para más de un piloto, ni podrá actuar como segundo al mando de tal aeronave que lleve pasajeros o carga por pago o compensación.

Sección "E" - Pilotos Comerciales

61.121 Aplicabilidad.

Esta sección describe los requisitos para la expedición de una licencia de piloto comercial y sus habilitaciones, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son emitidas y las limitaciones que tienen estas licencias y habilitaciones.

61.123 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto comercial, el solicitante debe:

a) Tener como mínimo 18 años de edad;

b) Ser capaz de leer, hablar y escribir el idioma español; tener conocimientos básicos del idioma inglés y avanzados del inglés técnico aeronáutico.

c) Ser titular de, cuando menos, un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento.

d) Aprobar un examen escrito, apropiado a la habilitación de la aeronave que busca, sobre las materias en las cuales la instrucción en tierra es necesaria por 61.125;

e) Aprobar un examen oral y el vuelo de evaluación apropiado para la habilitación que busca, cubriendo los aspectos seleccionados por el inspector examinador sobre la base del entrenamiento establecido en 61.127; y

f) Cumplir con todos los requisitos de esta sección para obtener la habilitación deseada.

61.125 Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto comercial debe haber recibido instrucción con un instructor calificado según el RAD 141, en por lo menos las áreas siguientes de conocimiento aeronáutico apropiado a la categoría de aeronave para la cual busca obtener la habilitación.

a) Aviones:

1) La Regulación Aeronáutica Dominicana referentes a las operaciones, privilegios y limitaciones de un piloto comercial, y los requisitos de reportes de accidentes;

2) Conocer los principios básicos de aerodinámica y los principios de vuelo que se aplican a los aviones;

3) Operación de un avión que tenga flaps, hélice de paso variable y operación a gran altura con cabina sin presurización o con ella; conocimiento del peso y balance, y la importancia de conocer la performance de velocidades; y

4) Conciencia de situación de entrada en pérdida (stall), entrada en barrena y conocer las técnicas de recuperación del avión de estas situaciones.

b) Aeronave a rotor:

1) Las regulaciones y legislación aeronáutica que se aplican a las operaciones, privilegios y limitaciones de una licencia de piloto comercial de aeronave a rotor y los requisitos de reportes de accidentes;

2) Meteorología, incluyendo las características de aeromasas y frentes, conocer los elementos de pronóstico del tiempo, y la adquisición de toda la información de las condiciones del tiempo;

3) Conocer el uso de cartas aeronáuticas y la brújula magnética para el pilotaje, considerando navegación por estima y el uso de radioayudas para navegación VFR e IFR;

4) La operación eficiente y segura de helicóptero para la habilitación buscada; y

5) Conocimientos básicos de aerodinámica y los principios básicos de vuelo aplicables a una aeronave a rotor y la importancia del uso de cartas de performance.

61.127 Experiencia o pericia de vuelo.

El solicitante de una licencia de piloto comercial debe haber obtenido la instrucción en una institución aprobada según el RAD 141 de este Reglamento.

Las anotaciones en el libro de vuelo tendrán como respaldo la firma de un instructor de vuelo autorizado que haya impartido la instrucción, respaldando de esta manera la veracidad del documento, certificando que el solicitante está apto para el desempeño de estas operaciones como piloto comercial:

a) Aviones:

1) Obligaciones de prevuelo incluyendo determinación de peso y balance, la inspección de línea y los servicios a la aeronave;

2) Vuelo a velocidades bajas indicadas con distracciones realistas, y el reconocimiento de la recuperación de pérdidas (stall) desde vuelo recto y nivelado y desde virajes;

3) Despegues y aterrizajes con viento normal y viento cruzado usando aproximaciones de precisión, flaps y potencia como sea apropiado a las velocidades específicas de aproximación;

4) Performance máxima en despegues, aterrizajes, ascensos y descensos;

5) Operación de un avión equipado con flap, y hélice de paso variable, incluyendo operaciones normales y de emergencia; y

6) Procedimientos de emergencia, tales como pérdida de un equipo por desperfectos o pérdida de poder o mal funcionamiento, fuego en vuelo, evitar una colisión y pérdida de un motor en caso de un avión multimotor.

b) Helicópteros:

1) Obligaciones de prevuelo, incluyendo la inspección de línea y el servicio del helicóptero;

2) Vuelo recto y nivelado, ascensos, virajes y descensos;

3) Taxeo aéreo, vuelo suspendido (hovering) y maniobras con referencias al terreno;

4) Despegues y aterrizajes con viento normal y cruzado;

5) El reconocimiento y recuperación del vuelo en inminente descenso rápido y crítico con potencia;

6) Operación dentro del patrón de tráfico de aeropuerto, incluyendo precauciones de colisión y manteniendo comunicación radial;

7) Vuelos de travesía;

8) Operaciones en áreas restringidas y sobre montañas, desaceleraciones rápidas, aterrizaje sobre pistas inclinadas, despegues en campos de altura y corrida durante el aterrizaje; y

9) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo desperfectos en un motor o en algún otro componente o sistema y las aproximaciones y aterrizajes con un motor inoperativo en un multimotor y autorrotación con recuperación de poder a un vuelo suspendido en helicópteros de un solo motor.

61.129 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.

a) Generalidades.

El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de avión debe poseer una licencia de piloto privado con una habilitación de avión, en caso contrario este deberá cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo para un avión privado y obtener una licencia de piloto calificado aprobando las pruebas escrita y práctica establecidas en la sección D de este RAD. Así comop tener habilitación de vuelo por instrumento.

b) Tiempo de vuelo como piloto.

El solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de avión debe por lo menos tener un total de 200 horas de vuelo como piloto, que puede incluir no más de 10 horas de instrucción con un instructor autorizado en un simulador de vuelo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

El total de horas de vuelo del piloto debe incluir:

1) 100 horas de vuelo como piloto al mando en aeronaves con motor, incluyendo por lo menos;

2) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía de 300 NM con dos aterrizajes completos en aeródromo diferentes;

3) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas podrá ser de tiempo en simulador;

4) Para habilitación de vuelo nocturno, 5 horas de vuelo nocturno con 5 despegue y aterrizaje como piloto al mando.

61.131 Habilitación de helicóptero: Experiencia aeronáutica.

Un solicitante de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de helicóptero, debe tener por lo menos la experiencia aeronáutica siguiente como piloto:

a) Habilitación de clase en helicóptero:

1) Un mínimo de 150 horas de vuelo ó 100 horas si los acumuló durante un curso de instrucción reconocida como piloto de helicóptero, de cuyas un máximo de 10 horas serán acreditadas como parte del tiempo total de 150 ó 100 horas si el piloto hubiera recibido instrucción en un entrenador sintético autorizado;

2) Un mínimo de 35 horas como piloto al mando;

3) 10 horas de vuelo de travesía como piloto al mando incluyendo un vuelo de travesía que incluya aterrizaje en dos puntos diferentes;

4) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de horas podrán ser de tiempo de entrenador sintético;

5) Para habilitación de vuelo nocturno, 5 horas de vuelo nocturno incluyendo despegues y aterrizajes como piloto al mando.

61.133 Habilitación de planeador: Experiencia aeronáutica.

El solicitante para una licencia de piloto comercial con habilitación en planeador del cumplir cualquiera de los siguientes requisitos de experiencia aeronáutica:

a) Por lo menos un total de 25 horas como piloto de aeronave, incluyendo 20 horas. E planeador y un total de por lo menos 100 vuelos en planeador como piloto al mando incluyend 25 vuelos durante los cuales giros de 360° fueron hechos; o

b) Un total de 200 horas como piloto de aeronave incluyendo, 20 vuelos como piloto mando de planeador en las cuales se hayan hecho giros de 360°.

61.137 Habilitación de globo libre: Experiencia aeronáutica.

El solicitante de una licencia de piloto comercial con habilitación de globo libre debe tener la siguiente experiencia como piloto:

1) Haber operado un globo de gas o globo de aire con calentador, acumulando p lo menos un total de 35 horas de vuelo distribuidas en :

i) Seis (6) horas bajo la supervisión de un piloto comercial de globo libre;

ii) Dos (2) vuelos sólo;

iii) Dos (2) vuelos de por lo menos dos (2) horas de duración si un globo d gas es usado, o por lo menos una (1) hora de duración si un globo de ai caliente con un calentador es usado; y

iv) Un ascenso controlado de mas de 10,000 pies sobre el punto de despegu si un globo de gas es usado ó 5,000 pies sobre el punto de despegue si u globo de aire caliente con calentador es usado.

2) Si un globo de aire caliente sin calentador es usado, 10 vuelos en globo libr incluyendo:

i) Seis (6) vuelos bajo la supervisión de un piloto comercial de globo libr y dos (2) vuelos solos.

61.139 Limitaciones y privilegios de un piloto comercial: Generalidades.

El titular de una licencia de piloto comercial puede:

a) Actuar como piloto al mando de una aeronave que lleve personas o propiedades por pago o alquiler;

b) Actuar como piloto al mando de una aeronave por pago o alquiler; y

c) Dar instrucción de vuelo en un globo libre si cuenta con la habilitación de categoría de aeronaves más livianas que el aire y la habilitación de clase respectiva.

61.141 Atribuciones del titular de la licencia de piloto comercial.

Las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial de avión o aeronave a rotor serán:

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

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

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

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

Sección "F" - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para obtener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe:

a) Ser mayor de 21 años de edad.

b) Obtener un certificado de buena conducta;

c) Saber leer, escribir y hablar los idiomas español e inglés, sin impedimento alguno qu pueda interferir con la conversación bidireccional de radio.

d) Haber alcanzado el grado de educación media completa o superior demostrada co documentos certificados por ante la Autoridad de Aviación Civil, además de experienci aeronáutica, conocimiento y habilidad.

e) Tener un certificado médico de primera clase emitido bajo el RAD 67 de este Reglament dentro de los 6 meses antes de la fecha de la solicitud.

f) Cumplir con las disposiciones de este RAD que se aplican a la habilitación deseada.

61.153 Habilitación de avión: Conocimiento aeronáutico.

El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitació de avión deberá, después de cumplir los requisitos de 61.151 (excepto el párrafo (a)) y 61.15 pasar una prueba escrita sobre:

a) Las disposiciones de este RAD relativas a los pilotos de transporte de línea aérea y RAD 121, sección "C" del RAD 65 y 91.1, 91.3, 91.5, 91.11, 91.13, 91.103, 91.105, 91.18 91.703 y Apéndice "B" del RAD 91 de este Reglamento y otros del RAD 21 y 25 de es Reglamento con relación a la operación de aeronaves del explotador aéreo;

b) Los fundamentos de la navegación aérea y el uso de fórmulas, instrumentos y toda ot ayuda a la navegación, tanto en la aeronave como en tierra, necesarias para la navegación aér por instrumentos.

c) El sistema general de evaluación y selección de información meteorológica.

d) Mapas meteorológicos, pronósticos del tiempo, abreviaturas, símbolos y en general, nomenclatura.

e) La meteorología elemental, incluyendo el conocimiento de ciclones y su asociación c los frentes.

f) Formas de nubes.

g) Servicio nacional de meteorología.

h) Condiciones de tiempo, incluyendo formaciones de hielo y vientos en altura que afectan las actividades aeronáuticas.

i) Instalaciones de navegación aérea usadas en las aerovías nacionales, incluyendo red de instalaciones de VOR, NDB e ILS, y las balizas de marcación de radio.

j) Información de la observación de las condiciones meteorológicas reportadas por aeronaves en vuelo.

k) La influencia del terreno sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas, y su relación con las operaciones de vuelo del transporte.

l) Procedimiento de comunicación de radio en la operación de aeronaves.

m) Principios básicos del proceso de carga y la distribución de peso y sus efectos en las características de vuelo de la aeronave.

61.155 Habilitación de avión: Experiencia aeronáutica.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de avión, debe ser titular de una licencia de piloto comercial o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o de piloto comercial sin limitaciones, emitida por un estado miembro de la OACI, o haber sido piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo califica como piloto comercial bajo 61.73.

b) El solicitante debe haber tenido:

1) Como mínimo 1,500 horas de vuelo como piloto de aviones, de las cuales:

i) 250 horas de vuelo ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando, bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

ii) 200 horas de vuelo de travesía, de los cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

iii) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas podrá ser de tiempo en simulador; y

iv) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

c) Un piloto comercial puede acreditar el siguiente tiempo de vuelo hacia las 1,500 horas totales que se requieren en el párrafo (b)(1) de esta sección:

1) Todo el tiempo de vuelo como copiloto adquirido en aeronaves que requieren más de un tripulante aprobado por los manuales de vuelo de la aeronave o certificado de aeronavegabilidad; y

2) El tiempo como ingeniero de vuelo en aviones que lo requieran, aprobado por el manual de vuelo de aeronaves, mientras participe a la vez de un programa de adiestramiento de pilotos aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento.

Sin embargo, el solicitante no podrá acreditar bajo el párrafo (c)(2) de esta sección, más de una hora de vuelo por cada 3 horas de tiempo de vuelo como ingeniero de vuelo, y un tiempo total así acreditado no mayor de 500 horas.

61.157 Habilitación de avión: Pericia aeronáutica.

a) EL solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de clase monomotor o multimotor o una habilitación de tipo adicional, debe pasar una prueba práctica que incluye los ítems establecidos en el Apéndice "A" de este RAD.

El inspector examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil puede modificar cualquier requisito o maniobra cuando sea necesario para una operación segura y razonable del avión que está usando y, a menos que específicamente lo prohiba el Apéndice "A", puede combinar cualquiera de las maniobras requeridas y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente.

b) A menos que la autoridad requiera que parte o que toda la maniobra sea realizada, la persona que pasa una prueba de vuelo para una licencia de piloto de transporte de línea aérea o una habilitación adicional de clase o tipo de avión, puede a su albedrío, renunciar a cualquiera de las maniobras para las cuales una autorización de dispensa específica está contenida en el Apéndice "A", de este RAD, si el piloto que está siendo chequeado:

1) Está empleado como piloto de una empresa certificada por el RAD 121; y

2) Dentro de los seis meses calendarios precedentes han completado satisfactoriamente el programa de instrucción que el titular del certificado tiene para el tipo de avión involucrado.

c) Los ítems especificados en el párrafo (a) de está sección pueden desempeñarse en simulador de avión o en el dispositivo de entrenamiento especificado en el Apéndice "A" de este RAD, si:

1) El simulador de avión u otro dispositivo de entrenamiento cumple con los requisitos de 121.407 de este Reglamento; y

2) En el caso de los ítems precedidos por un asterisco (*) en el Apéndice "A", el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento exigido en 121.424 (d) de este Reglamento.

Sin embargo, el inspector examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil puede requerir que los items II (d), V(f), V(g) del Apéndice "A" de este RAD, se realicen si él determina que esa acción es necesaria para poder determinar la competencia del solicitante con respecto a la maniobra.

d) Puede usarse un simulador aprobado, en vez de un avión, que satisfaga los requisitos de vuelo exigidos por el Apéndice "A" de este RAD, sí el simulador:

1) Es aprobado bajo 121.407 de este Reglamento y cumple los requisitos apropiados de simulador del Apéndice "H" del RAD 121; y

2) Es usado como parte de un programa aprobado que cumple los requisitos de entrenamiento de 121.424 (a), (c) y el Apéndice "H" del RAD 121 de este Reglamento.

e) El solicitante de una habilitación de tipo para ser agregada a su licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), o para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación de tipo en el avión que se requiera, debe:

1) Haber completado la instrucción en tierra y vuelo en las maniobras y los procedimientos del Apéndice "A" de este RAD, que sean apropiados al avión para el que se busca recibir una habilitación de tipo, con el respaldo de un instructor autorizado en el libro de vuelo o en registro de entrenamiento, certificando que el entrenamiento se ha completado satisfactoriamente; o

2) Para un piloto empleado por una empresa certificada operando bajo el RAD 121 ó 135, haber completado la instrucción en tierra y en vuelo que es apropiada para el avión para el cual se desea obtener habilitación del tipo y es aprobado bajo los RAD 121 y 135 de este Reglamento.

61.159 Habilitación de helicóptero.

Conocimiento Aeronáutico:

El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de helicóptero y una habilitación de tipo helicóptero, debe pasar una prueba escrita sobre:

a) Todo lo que en este Reglamento se relaciona a las operaciones de aeronaves a rotor de transporte.

b) Diseño de un helicóptero, componentes, sistemas y limitaciones de performance.

c) Principios básicos de peso y balance y su efecto sobre las características de vuelo del helicóptero.

d) Sistemas y procedimientos del control de tráfico aéreo relacionados con aeronaves a rotor.

e) Procedimientos para la operación de aeronaves a rotor en condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas.

f) Teoría de vuelo aplicable a aeronaves a rotor; y

g) Los ítems enumerados bajo los párrafos del (b) al (m) de 61.153.

61.161 Habilitación de helicóptero: Experiencia aeronáutica.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero debe tener una licencia de piloto comercial, o una licencia de piloto extranjero de transporte de línea aérea o licencia comercial de piloto con habilitación de helicóptero y de clase helicóptero emitida por un miembro de OACI, o ser un piloto de una institución militar cuya experiencia militar lo capacite como piloto para la emisión de una licencia comercial bajo 61.73

b) El solicitante debe tener por lo menos 1,000 horas de tiempo de vuelo como piloto de helicóptero de cuyo tiempo total se podrán considerar como crédito para dicha experiencia un máximo de 100 horas de entrenamiento en un entrenador sintético de vuelo, de los cuales un máximo de 25 horas se acreditarán por instrucción recibida en un entrenador sintético básico de vuelo por instrumento y que incluyan por lo menos:

1) 250 horas de vuelo, ya sea como piloto al mando o bien un mínimo de 100 horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

2) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando o como copiloto más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando, las obligaciones y funciones de este;

3) 30 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 10 horas podrán ser de tiempo en entrenador;

4) 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

61.163 Habilitación de helicóptero: Pericia aeronáutica.

a) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría helicóptero y habilitación de clase helicóptero, o habilitación en otra nave, debe pasar una prueba práctica sobre esas maniobras como se indica en el Apéndice "B" de este RAD, en un helicóptero.

El inspector examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil puede modificar u omitir cualquier maniobra cuando sea necesario para la operación segura y razonable de las aeronaves a rotor, y puede combinar cualquier maniobra y permitir su desempeño en cualquier sucesión conveniente para determinar la competencia del solicitante.

61.165 Habilitación de categoría adicional.

a) Habilitación de categoría en helicóptero con una habilitación de clase en helicóptero. El poseedor de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (categoría del avión) que solicita habilitación de categoría helicóptero con una habilitación de clase helicóptero debe cumplir con los requisitos exigibles en 61.159, 61.161 y 61.163; y:

1) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo al menos 15 horas de vuelo nocturno como piloto en helicóptero al mando o como segundo piloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando que tiene licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) con una habilitación, de helicóptero o una combinación de ambas; o

2) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado otra empresa aprobada requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo en helicóptero como piloto al mando, segundo piloto o en vuelo de instrucción con instructor calificado de la Autoridad de Aviación Civil, o un piloto de transporte de línea aérea, o cualquier combinación de éstas incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno.

b) Habilitación de aviones:

1) El titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (en la categoría de helicóptero) que solicita una habilitación de categoría avión debe cumplir con 61.153, 61.155 (excepto 61.155 (b) (1)), y 61.157 y:

i) Tener por lo menos 100 horas, incluyendo por lo menos 15 horas de vuelo nocturno de avión como piloto al mando o como copiloto que desempeñe los deberes y las funciones de un piloto al mando, bajo la supervisión de un piloto al mando, quien tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación de categoría de avión apropiada o cualquier combinación de estas; o

ii) Completar un programa de entrenamiento conducido por un explotador aéreo certificado a otra empresa aprobada, requiriendo por lo menos 75 horas de vuelo como piloto al mando, copiloto o en instrucción de vuelo con un instructor que posea una licencia habilitada por la Autoridad de Aviación Civil, o cualquier combinación de estas, incluyendo por lo menos 15 horas de tiempo de vuelo nocturno.

61.167 Pruebas.

a) Todo solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea debe pasar por una prueba teórica y práctica a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil.

El porcentaje mínimo para pasar de grado en cada tema es de 80 por ciento. Toda maniobra de vuelo se evalúa separadamente, las otras pruebas se evalúan en su totalidad.

b) Los resultados de las pruebas serán confidenciales y solamente serán tratados con el interesado y el personal autorizado y designado de la Autoridad de Aviación Civil.

61.169 Capacitación en el servicio de transporte aéreo.

Un piloto de transporte de línea aérea puede entrenar otros pilotos de servicio de transporte aéreo bajo esta RAP 61, en una aeronave de la categoría, clase y tipo para la que él esta habilitado.

Sin embargo, él no puede entrenar por más de 8 horas en un día ni más de 36 horas en una semana. El puede dar instrucción sólo si usa una aeronave de doble comando, y no está autorizado a firmar la instrucción, ni presentar para el chequeo al piloto entrenado, salvo que él tenga una habilitación de instructor de vuelo. Un piloto TLA puede entrenar solamente bajo RAD 61 de este Reglamento.

61.171 Limitaciones y privilegios generales.

Un piloto de transporte de línea aérea tiene los privilegios de un piloto privado, de piloto comercial y de una habilitación de vuelo por instrumentos. El titular de una licencia de piloto comercial que está capacitado para una licencia de piloto de transporte de línea aérea retiene las habilitaciones sobre su licencia comercial, pero él solo puede ejercer los privilegios de piloto comercial con respecto a su licencia.

Sección "G" - Instructores de Vuelo

61.181 Aplicabilidad.

Esta sección contiene los requisitos necesarios para la expedición de licencia y habilitaciones de instructor de vuelo, las condiciones en que estas licencias y habilitaciones son expedidas y las limitaciones sobre estas licencias y habilitaciones.

61.182 Autorización para impartir instrucción de vuelo.

Ningún titular de una licencia de piloto puede impartir instrucción de vuelo requeridas para expedir una licencia de piloto privado, piloto comercial, habilitación de aeronave, instrumentos o de instructor de vuelo, apropiada para aviones y/o helicópteros, a menos que dicho titular haya recibido la debida habilitación de la Autoridad de Aviación Civil, la cual comprenderá:

a) Una habilitación de instructor de vuelo anotada en la licencia del titular; o

b) La autorización para actuar como piloto instructor de algún explotador, institución u escuela reconocidas, por la Autoridad de Aviación Civil, para impartir instrucción de vuelo; o

c) Una autorización específica otorgada por la Autoridad de Aviación Civil.

61.183 Requisitos de elegibilidad: Generalidades.

Para la obtención de una habilitación de piloto instructor de vuelo una persona debe:

a) Tener al menos 21 años de edad.

b) Leer, escribir y hablar correctamente el idioma español, y tener conocimientos del ingles técnico aeronáutico.

c) Tener:

1) Licencia de piloto comercial o licencia de transporte de línea aérea con una habilitación de avión aprobada;

2) Una habilitación de vuelo por instrumento.

d) Aprobar un examen escrito sobre los temas en los cuales la instrucción en tierra es requerida por 61.185; y

e) Aprobar un examen práctico en todos los aspectos sobre los cuales la instrucción es requerida por 61.187 y, en el caso de solicitar una habilitación de instructor de vuelo en avión o

de instructor de vuelo en planeador, presentará su libro de vuelo certificado y firmado por un instructor de vuelo habilitado que le ha dado instrucción de entrada en barrena y recuperación de barrena encontrando al solicitante competente y experto en esa área de entrenamiento.

Excepto en el caso de un segundo examen después de ser reprobado por las deficiencias establecidas en 61.49 (b), el instructor puede aceptar lo anotado en el libro de vuelo, como respaldo, o requerirle una nueva demostración de entrada, en barrena, barrenas y recuperación de barrena en la parte de vuelo de la prueba práctica, en la cual demuestre eficiencia y destreza en recuperar y enseñar a recuperar la aeronave desde esa condición.

61.185 Conocimiento aeronáutico.

Para presentar evidencia del conocimiento aeronáutico se requiere:

a) Certificado que el piloto solicitante ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción para instructor por lo menos en los temas siguientes:

1) El proceso de aprendizaje.

2) Elementos de enseñanza efectiva.

3) Sistema de evaluación del estudiante, exámenes, y pruebas.

4) Desarrollo del curso.

5) Planificación de la lección.

6) Técnicas de instrucción en clase.

b) Haber realizado instrucción en tierra ante un instructor de vuelo calificado, aprobando todos los temas que la instrucción en tierra requiera para una licencia de piloto privado, comercial y TLA según sea el caso, aprobando con 80% de nota mínima; habilitación en instrumentos, si una habilitación de instructor en instrumentos es solicitada.

61.187 Pericia de vuelo.

a) El solicitante de una habilitación de instructor de vuelo debe haber recibido la instrucción de vuelo apropiada de un instructor calificado en los temas enumerados en el párrafo (b) de esta sección.

Además, su libro de vuelo debe tener la firma del instructor que certifica que está autorizado para aprobar una prueba práctica sobre los temas siguientes:

1) Preparación y conducción de una lección planificada para estudiantes con niveles y antecedentes distintos de experiencia y capacidad;

2) La evaluación del desempeño en vuelo de un estudiante;

3) Instrucción sobre el prevuelo y postvuelo;

4) Responsabilidades del instructor de vuelo y la certificación de procedimientos;

5) Análisis efectivo y corrección de los errores comunes de un estudiante de piloto en vuelo;

6) Performance y análisis de los procedimientos estándares del entrenamiento de vuelo y las maniobras apropiadas a la habilitación de instructor de vuelo deseada.

b) La instrucción de vuelo requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser impartida por una persona que posea una licencia de instructor de vuelo durante los 24 meses anteriores a la fecha de la instrucción que se da, el mismo que cumple, los requisitos generales para poseer una licencia de instructor de vuelo descritos en 61.183, y que ha dado por lo menos 200 horas de instrucción de vuelo u 80 horas en el caso de instrucción en planeador.

c) La instrucción de vuelo requerida por esta sección puede ser completada en una aeronave y en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo certificado.

d) El instructor de vuelo debe demostrar a la Autoridad de Aviación Civil, que está en capacidad de realizar con seguridad desde el asiento de la derecha, las maniobras y procedimientos, normales, anormales y de emergencia consignados en el manual de vuelo aprobado y que están indicados en el programa de calificación de instructor aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; igualmente una secuencia de aproximaciones por instrumento mínimas; y debe demostrar capacidad en recuperar el avión de situaciones críticas generadas por el piloto estudiante.

61.189 Registro de vuelos de instrucción.

a) Toda vez que imparta instrucción de vuelo, el instructor firmará el libro de vuelo de toda persona a quien él haya impartido instrucción en tierra o vuelo, especificando en el libro la cantidad de horas de vuelo o tiempo en tierra, indicando también la fecha y la materia que se trató.

Además, mantendrá un registro en su libro, de instructor de vuelo, o en un documento que contenga lo siguiente:

1) El nombre de toda persona cuya licencia de estudiante piloto o libro de vuelo ha sido firmada autorizando el privilegio de poder volar solo;

El registro debe incluir el tipo y fecha de cada respaldo.

2) El nombre de cada persona para quien él tiene firmada la certificación de una prueba escrita, de vuelo o prueba práctica, incluyendo el tipo de prueba, fecha de su certificación y el resultado de la prueba;

El registro requerido por esta sección deberá ser retenido por el instructor d vuelo, separadamente o en su libro de vuelo por lo menos tres años.

3) Remitir copia de las autorizaciones de vuelo solo a la Autoridad de Aviació Civil.

61.191 Habilitaciones adicionales de un instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo que gestiona una habilitació adicional a su licencia, debe:

a) Tener una licencia urgente de piloto con habilitaciones adecuadas para conseguir la nuev habilitación buscada.

b) Tener como mínimo 15 horas como piloto al mando en aviones de la categoría y clase d aeronave en la cual se desee la habilitación; y

c) Aprobar las pruebas escrita y práctica antes descritas en este segmento para la expedició de una licencia de instructor de vuelo con la habilitación buscada.

61.193 Autorizaciones del instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de l limitaciones de su habilitación, a dar:

1) Instrucción de vuelo requerida por este RAD 61 para una licencia o habilitación

2) Instrucción en tierra en los cursos requeridos por este RAD, para los que es calificado;

3) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado pa calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

4) Instrucción en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado pa calificación de instructor, si cumple los requisitos prescritos en 61.187 (b);

5) Dar la instrucción de vuelo requerida para el primer vuelo solo o el primer vue de travesía;

6) El vuelo de chequeo requerido por 61.56 aceptada por la Autoridad de Aviació Civil;

7) Capacidad requerida en el chequeo de instrumentos en 61.57 (e) (2);

8) Instrucción de vuelo como piloto al mando requerida bajo 61.101 (d); y

9) La instrucción en tierra y en vuelo requerida por este RAD para la expedición d los respaldos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

b) El titular de una habilitación de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su licencia y habilitaciones de instructor, a certificar:

1) Según 61.87 (m) y 61.93 (c) y (d), la licencia de piloto de un estudiante piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el estudiante vuele solo o efectúe solo un vuelo de travesía;

2) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.87 (m) y 61.93(b) y (d), al que se ha instruido y autorizado a que efectué uno o mas vuelos solos;

3) El libro de vuelo de un estudiante piloto, de acuerdo con 61.93 (d), cuya preparación y planeamiento para un vuelo solo de travesía ha sido encontrado adecuado para un vuelo seguro bajo las condiciones que el instructor de vuelo ha enumerado en el libro de vuelo

4) El libro de vuelo de un estudiante de piloto, de acuerdo a 61.95, que el instructor de vuelo a instruido para la autorización de vuelo en el área de control aéreo Clase B, en un aeropuerto dentro de un área de control de espacio aéreo Clase B.;

5) El libro de vuelo de un piloto o de otro instructor de vuelo quien ha sido entrenado por la persona descrita en el párrafo (b) de esta sección, certificando que el piloto o el otro instructor de vuelo está preparado para un privilegio operativo, un examen escrito, o una prueba práctica requerida por este RAD;

6) Según 61.57 (e) (2) y 61.10 (d), el libro de vuelo de un piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando que el piloto actúe como piloto al mando;

61.195 Limitaciones del instructor de vuelo.

El titular de una habilitación de instructor de vuelo está sujeto a las limitaciones siguientes:

a) Horas de instrucción.

El no puede dar más de ocho horas de instrucción de vuelo en un período de 24 horas consecutivas.

b) Calificaciones.

La instrucción de vuelo no pueden ser impartidos en una aeronave para la cual dicho instructor de vuelo no posea la habilitación de categoría, clase y si es apropiado de tipo.

c) Certificación de licencia del estudiante piloto.

El instructor no puede autorizar una licencia de estudiante piloto para el vuelo solo o un vuelo solo de travesía, a menos que haya dado la instrucción de vuelo al estudiante piloto requerida

por este RAD para el respaldo, y considere que el estudiante está preparado para conducir el vuelo sin riesgo en la aeronave involucrada para lo cual ha realizado una calificación por escrito especificando que puede volar solo.

d) En el libro de vuelo.

El instructor no puede autorizar un libro de estudiante piloto:

1) Para realizar un vuelo solo, a menos que se le haya impartido esa instrucción de vuelo al alumno piloto y se considere que está preparado para realizar un vuelo solo en el tipo de aeronave involucrada; o

2) Para un vuelo de travesía, a menos que él haya revisado con anticipación el vuelo del estudiante piloto, la planificación, el equipo y los procedimientos propuestos, encontrándolos adecuados para realizar el vuelo propuesto bajo las circunstancias existentes;

e) Vuelo solo.

El instructor no puede autorizar a ningún estudiante piloto que haga un vuelo solo, a menos que posea una licencia válida de estudiante piloto certificada por su instructor piloto para realizar vuelos solos en la aeronave aprobada.

Además, el instructor de vuelo no puede autorizar a ningún estudiante piloto a que haga un vuelo solo de travesía, a menos que posea una licencia de estudiante piloto autorizada para realizar un vuelo solo de travesía en la categoría de aeronave a ser volada.

f) Instrucción en aviones multimotores o helicóptero.

El instructor no puede dar la instrucción de vuelo requerida para la expedición de una licencia o una habilitación de categoría, o clase, en un avión multimotor o un helicóptero, a menos que él tenga por lo menos 5 horas de experiencia como piloto al mando en el modelo de avión o helicóptero, según sea el caso.

61.197 Renovación de licencias de instructor de vuelo.

a) El titular de una habilitación de instructor de vuelo puede tener su habilitación renovada al mismo tiempo que la licencia en la cual va inscrita, siempre y cuando en los últimos 24 meses haya entrenado a no menos de 5 alumnos que hayan obtenido la licencia o habilitación correspondientes, y en ese lapso de tiempo aprueba una evaluación de actualización teórica y práctica para renovación de habilitación de instructor de vuelo, o las partes de esta prueba que la Autoridad de Aviación Civil considere necesaria para determinar que mantiene su capacidad como instructor de vuelo.

b) Su habilitación puede renovarse sin tomar la prueba práctica, si dentro de los 90 días antes del vencimiento para la renovación de su licencia cubre los siguientes requisitos:

1) Posee un record que muestra conocimientos satisfactorios en entrenamiento de pilotos y certificaciones, y muestra que en los últimos 24 meses ha servido:

i) Como piloto chequeador (check pilot) de una aerolínea;

ii) Como jefe de instrucción en vuelo o asistente del jefe de instrucción en vuelo;

iii) Como tripulante examinador o instructor de vuelo bajo los RAD 121 ó 135 de este Reglamento;

iv) Como instructor o evaluador de un centro de entrenamiento certificado; o

v) En una posición comparable en la evaluación de pilotos.

2) Posee un certificado de parte de un instructor de vuelo calificado, acreditando haber recibido un curso de refrescamiento consistente en un entrenamiento en tierra o entrenamiento en vuelo, o ambos.

c) Excepto lo especificado en el párrafo (d) de esta sección, la evaluación práctica requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser conducida en una aeronave.

d) La evaluación práctica requerida por el párrafo (a) de esta sección puede ser completada en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, si el chequeo es seguido de un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad de Aviación Civil para tal fin.

Sección "H" - Instructores de Teoría

61.211 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de certificados y habilitaciones para instructores de teoría, las condiciones bajo las cuales esos certificados y habilitaciones son expedidos y las limitaciones a esos certificados y habilitaciones.

61.213 Requisitos de elegibilidad.

Para ser elegible para un certificado o habilitación de instructor de teoría, la persona debe:

1) Tener por lo menos 18 años de edad.

2) Saber leer, escribir, hablar y entender el idioma español;

3) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, pasar un exámen de conocimiento sobre los fundamentos de la enseñanza, incluyendo:

   i) El proceso de aprendizaje;

   ii) Elementos de una enseñanza efectiva;

   iii) Evaluación y exámen de estudiantes;

   iv) Desarrollo del curso;

   v) Planificación de la lección; y

   vi) Técnicas del entrenamiento en aula.

4) Pasar un exámen de conocimiento sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos en:

   i) Una habilitación básica de instructor en tierra según 61.105;

   ii) Una habilitación avanzada de instructor según 61.105; 61.125 y 61.155;

   iii) Para una habilitación de instructor de instrumentos de teoría, según 61.65.

b) El exámen de conocimiento especificado en el párrafo (a)(3) de esta sección no es necesario si el solicitante:

1) Es o ha sido titular de una licencia de piloto comercial con habilitación de instructor de vuelo u otra de grado superior en cuyo caso la habilitación de instructor de teoría se endosará a su licencia de piloto.

2) Es titular de un certificado de profesor actualizado emitido por un Estado contratante de la OACI o el Consejo Nacional de Educación que autoriza a la persona a impartir instrucciones a un nivel educacional medio o superior.

3) Está empleado como profesor en un colegio o universidad reconocida.

61.214 Privilegios del instructor de teoría.

a) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor básico de teoría está autorizada para proveer:

1) Instrucción teórica en el área del conocimiento aeronáutico requerido para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitación bajo este RAD;

2) Instrucción teórica y revisión de vuelo de piloto privado; y

3) Una recomendación para un exámen de conocimiento requerido para la expedición de una licencia de piloto privado bajo este RAD.

b) Toda persona titular de un certificado o habilitación avanzada de instructor de teoría está autorizada para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para cualquier refrescamiento de vuelo; y

3) Una recomendación para un examen de conocimiento requerido para la expedición de cualquier licencia bajo este RAD;

c) Toda persona titular de un certificado o habilitación de instructor de teoría de instrumentos está autorizado para proveer:

1) Entrenamiento de teoría en las áreas del conocimiento aeronáutico requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD;

2) Entrenamiento de teoría requerido para un chequeo de competencia de instrumento; y

3) Una recomendación para un exámen de conocimiento requerido para la expedición de una habilitación de instrumento bajo este RAD.

d) Solamente el titular de habilitación de instructor de teoría está autorizado, dentro de las limitaciones de la habilitación de instructor de teoría, a endosar el libro de vuelo (log book) u otro record de entrenamiento de una persona a quien el titular haya dado el entrenamiento o recomendación especificada en los párrafos (a) hasta (c) de esta sección.

61.217 Requisitos de experiencia reciente.

El titular de un certificado o habilitación de teoría no puede ejercer sus funciones de instructor de teoría a menos que, dentro de los anteriores (12) meses:

a) La persona haya servido por lo menos tres (3) meses como un instructor de teoría; o

b) La persona haya demostrado mediante prueba escrita a la Autoridad de Aviación Civil su competencia satisfactoria en las áreas de la materia prescrita en 61.213 (a)(3) y (a)(4), como sea aplicable.

Apéndice "A" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

Requisitos para el examen práctico de piloto de transporte de línea aérea, habilitaciones de clase y tipo (sólo para los RAD 121 y 135).

A través de las maniobras prescritas en este Apéndice, el buen juicio, acorde con un desempeño de alto nivel de seguridad deberá ser demostrado.

En caso de haber fallado en su demostración, el inspector/examinador de la Autoridad de Aviación Civil que conduce el chequeo considerará las condiciones para ser aprobado, las acciones con base al análisis de situaciones que no estén prescritos, recomendará práctica, calidades de prudencia y cuidado en seleccionar un curso de acción.

Toda maniobra o procedimiento debe realizarse en vuelo excepto ciertas maniobras que pueden realizarse en un simulador de avión con un sistema visual o un simulador de avión sin un sistema visual.

Una maniobra autorizada a ser desarrollada en un simulador no-visual puede realizarse en un simulador visual, y una maniobra autorizada a ser efectuada en un dispositivo entrenador puede realizarse en simulador no-visual o un simulador visual.

Un asterisco (*) antecediendo una maniobra o procedimiento indica que la maniobra o el procedimiento puede realizarse en un simulador de avión u otro dispositivo entrenador que se indica, que el solicitante ha completado exitosamente el entrenamiento según 121.424 (d) de este Reglamento.

Una X y asterisco (X*) indican que una condición particular se especifica en torno a la maniobra, procedimiento o puede ser dispensada.

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumento Simulados	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
-Las maniobras o los procedimientos requeridos en vuelo, pueden ser obviados haciéndolos en simulador visual y no visual.						
-Estrategias y dispositivos del simulador de instrumentos condicionadas 61.157 (c)						
-El conjunto de maniobras y procedimientos debe ejecutarse de tal manera que satisfactoriamente demuestre conocimiento y habilidad con respecto a:						
1) El avión, sus sistemas y componentes;						.....
2) El control apropiado de velocidad aérea indicada según la configuración, la dirección, altitud y actitud estén en concordancia con los procedimientos y limitaciones contenidos en el manual de vuelo del avión aprobado. Las listas, de chequeo y cualquier otro material apropiado al tipo de aeronave; y	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3) Cumpliendo con lo aprobado en ruta, aproximación por instrumento, aproximación frustrada, reataque, procedimientos CTA u otras aplicables.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
I. Pre-vuelo (antes del vuelo):	.....	.....	.....	.....	.....	
a) Examen de equipo (oral) la prueba práctica del examen de equipo debe ser estrechamente coordinada y relacionada con, la maniobra en vuelo, pero no puede						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
ser dada durante la maniobra en vuelo.						
No obstante 61.21, el solicitante puede ser examinado luego de haber completado un curso de tierra siguiendo un programa de adiestramiento aprobado. Las regulaciones Aéreas siguiendo un curso de adiestramiento que entrega las regulaciones aeronáuticas que apliquen a la aeronave, RAD 121 **El examen de equipo debe cubrir:** 1) Los temas que requieren un conocimiento práctico del avión, su grupo, propulsores, sistemas, los componentes, operacionales y factores de performance; 2) Procedimientos normales, anormales, y de emergencias, asi como las limitaciones relacionadas al equipo 3) Las disposiciones apropiadas del manual de vuelo del avión aprobado b) Inspección antes del vuelo **El Piloto debe:** 1) Conducir una inspección visual externa e interna de la aeronave, ubicando cada componente y explicando brevemente el propósito de lo inspeccionado; y						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
2) Demostrar el uso de la lista de comprobación apropiada para la inspección del sistema, verificar los procedimientos de encendido de radio y equipo electrónico, seleccionar lo apropiado, establecer el sistema de comunicación y navegación apropiado antes del vuelo, seleccionando las frecuencias principales para el vuelo. Si un ingeniero de vuelo es requerido como miembro de la tripulación para un tipo particular de avión, debe estar actualizado; la inspección visual puede ser obviada y puede ser reemplazada usando una ilustración aprobada donde realmente se vea la ubicación en detalle de los Ítems a inspeccionar.						
c) Rodaje Esta maniobra incluye rodaje, navegación y cumplimiento de las instrucciones emitidas por la ATC autoridad competente, controladores de transito aéreo (ATC)				X		
d) Verificación del grupo populsor apropiado al tipo de avión		X				

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simulador visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrena-miento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
II. Los despegues:						
a) Normal.						
Un despegue normal comienza cuando el avión inicia su carrera sobre la pista en uso.		X				
* b) Instrumento						
Cuando se hace un despegue por instrumento en condiciones simuladas o antes de alcanzar una altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.	X					
c) Viento cruzado						
Un despegue con viento cruzado, está condicionado a las condiciones meteorológicas del aeropuerto, a las condiciones de tráfico y a las condiciones de tránsito.	X					
*d) Falla de un motor.						
Despegues con fallas simuladas del motor más crítico.			X			
1) Durante la maniobra de despegue, después de V_1 y antes de V_2, el piloto debe estar alerta para maniobrar conforme a las condiciones y tipo de avión.						
2) Se presentan casos en que la V_1 y V_2 o V_1 y V_R son idénticas;						
3) La velocidad apropiada para aviones no comerciales.						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
Categoría de Aviones						
Para una habilitación adicional en un grupo de aviones que tengan los motores montados en las alas o en la parte posterior del fuselaje, esta maniobra puede efectuarse en un simulador no-visual.						
e) Aborto						
Un despegue abortado es efectuado en un avión durante un despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable teniendo en cuenta las características, superficie, longitud de la pista, la dirección del viento, velocidad, freno, la energía del calor y cualquier otro factor pertinente, que pueden afectar adversamente la seguridad del avión.				X		
III. Procedimiento por Instrumento:						
*a) Area de salida y Area de llegada.	X			X		
Durante cada una de las maniobras, el solicitante debe:						
1) Cumplir las instrucciones y autorizaciones simuladas o reales de ATC (incluyendo los radiales asignados); y						
2) Usar adecuadamente las ayudas a la navegación disponibles, ya sea área de salida o llegada, pero ambas no pueden ser dispensadas bajo el RAD 61.157 (c).						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
b) Patrón de espera Esta maniobra incluye entrada, manteniendo y abonando los patrones de espera, podrá ser hecho ya sea en el área de salida o llegada.	X			X		X
c) ILS y otras aproximaciones por instrumento:						
*1) Por lo menos una aproximación normal ILS	X		X			
*2) Por lo menos una aproximación ILS manualmente controlada con una falla de motor simulada: La falla simulada deberá ocurrir antes de iniciar la aproximación final y deberá continuar hasta completar el aterrizaje o iniciar una ida de largo(go around). Sin embargo, la aproximación normal o manualmente controlada deberá ser realizada en vuelo.	X		X			
3) Por lo menos una aproximación de no-precisión, que es representativa y más probable de ser usada.						
4) Demostración de por lo menos una aproximación de no-precisión sobre una radioayuda que no sea especificada, que el aplicante tendrá oportunidad de usarla, subinciso (3) de este párrafo 5.1. Si es realizada en un simulador vuelo por	X		X			
Instrumento, los procedimientos deben ser observados por un Inspector examinado de la						

Autoridad de Aviación Civil o un examinador designado, o si el solicitante tiene completado un curso de capacitación aprobado bajo el RAD 121 de este Reglamento para el tipo de avión involucrado, los procedimientos pueden ser observados por un instructor o persona calificada del curso aprobado de entrenamiento.	X				X	
Cada aproximación por instrumento debe realizarse de acuerdo a los procedimientos y limitaciones aprobadas para este aeropuerto.						
La aproximación por instrumento se inicia cuando el avión está sobre el punto inicial de aproximación del procedimiento usado (o en la aproximación final si es una aproximación GCA) y termina cuando el avión hace contacto con la pista o cuando la ida de largo (go around) haya sido completa.						
Las condiciones de aproximación por instrumento no deberían ser simuladas bajo 100 pies sobre la elevación de la zona de contacto.						

	Requerido			**Permitido**		
Maniobras/Procedimientos	**Condiciones de Instrumento Simuladas**	**En Vuelo**	**Simulador Visual**	**Simulador no Visual**	**Dispositivo de Entrena-miento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
(d) Aproximaciones circulares Por lo menos una aproximación circular debe ser hecha bajo las siguientes condiciones:						
(1) La porción de la aproximación circular a la mínima altura autorizada de circular debe ser bajo condiciones simuladas de instrumento.						
(2) La aproximación debe hacerse a la altura mínima autorizada de circular seguida por un cambio de rumbo y las necesarias maniobras visuales para mantener la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista de aterrizaje de por lo menos 90 grados desde la aproximación final del curso simulado de la aproximación por instrumento	X	.....				
(3) La aproximación circular debe ser realizada sin maniobras excesivas y sin exceder los límites operativos normales de la aeronave, el ángulo de viraje no debe exceder 30 grados de inclinación. Cuando la maniobra se realiza en una aeronave puede obviarse como provisto en 61.157 (c) por condiciones locales más allá del control del piloto se prohibe la maniobra a ser ejecutada como es requerida.	.....	.....				

	Requerido			**Permitido**		
Maniobras/Procedimientos	**Condiciones de Instrumento Simuladas**	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
La maniobra de circular no es requerida por empleados de un titular de certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento. El manual prohibe una aproximación circulando cuando las condiciones meteorológicas están por debajo 1000 pies de techo y 3 millas de visibilidad.						
*(e) Aproximaciones con ida de largo (Aproximación frustrada).	 X	..... X*	..... X*	.....	.....	.....
Cada solicitante deberá realizar por lo menos dos aproximaciones frustradas, y por lo menos una de una aproximación ILS.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Un procedimiento de aproximación frustrada debe realizarse por lo menos una vez, a discreción del inspector o examinador designado; una falla de motor simulada podrá ser requerida en cualquiera de las aproximaciones frustradas.						
Estas maniobras pueden ser realizadas independientemente o en conjunto con otras maniobras requeridas bajo las secciones III o V o el apéndice.						
Por lo menos una debe ser realizada en vuelo real.						

Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
IV Maniobras de Vuelo:						
*(a) Virajes pronunciados. Por lo menos un viraje pronunciado en cada dirección debe ser realizado. Cada viraje pronunciado debe involucrar un ángulo de viraje de 45 grados con un cambio de rumbo de por lo menos 180 grados pero no más de 360 grados.	X			X		
*(b) Aproximaciones a la entrada en pérdida (stall) El objeto de la aproximación a la pérdida se alcanza cuando se percibe una vibración u otra sensación similar a la entrada inicial de la pérdida.	X			X		
Debe efectuarse por lo menos 3 aproximaciones a la perdida como sigue:						
(1) Una deberá ser en configuración de despegue (excepto en aviones que usan 0 grados de flap de configuración de despegue)						
(2) Una en configuración limpia						
(3) Una en configuración de aterrizaje a discreción del inspector chequeador o examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil, una de las aproximaciones a la pérdida debe ser realizada mientras se realiza un viraje entre 15 a 30 grados de inclinación.						

	Requerido			**Permitido**		
Maniobras/Procedimientos	**Condiciones de Instrumento Simuladas**	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
*(c) Características específicas de vuelo.						
La recuperación de características especiales de vuelo que son peculiares para ese tipo de avión.				X		
(d) Fallas de motor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Además de los requisitos específicos para maniobras con falla de motor simuladas, el inspector de la Autoridad de Aviación Civil o el chequeador designado o el examinador designado podrán requerir una falla simulada en cualquier momento durante la prueba de vuelo.	.....	X	.....	.....	.....	.....
V. Aproximaciones y Aterrizajes						
A pesar de las autorizaciones para combinar y obviar maniobras, por lo menos tres aterrizajes reales deberán ser hechos. (Uno de ellos con parada completa).						
Estos aterrizajes deben incluir los tipos enumerados más adelante pero no más de un tipo puede ser combinado como apropiado:						
(a) terrizaje normal		X				
*(b) terrizajes empalmados de aproximaciones ILS; excepto si las circunstancias fuera del control del piloto impiden realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra (Inspector) puede aceptar la	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En Vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)
aproximación hasta un punto en su juicio, un aterrizaje completo pudo haberse realizado.	.....	.....	X	.....	.....	.....
Además, en un simulador aprobado para la maniobra de aterrizaje de una aproximación ILS, la aproximación podrá continuarse hasta el aterrizaje, dándole crédito por uno de los 3 aterrizajes requeridos por esta sección.		X				
(c) Aterrizajes con viento cruzado, si practicable, y otras condiciones meteorológicas, aeropuertos y condiciones de tráfico.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
*(d) Maniobras con una falla simulada de motor, como se indica a continuación:	.....	.....	X	.....	.....	.....
(1) En el caso de un avión de tres motores, la maniobra de aterrizaje con los procedimientos aprobados para la perdida del motor dos (motor central y uno exterior); o						
(2) En el caso de otro avión multimotor, la maniobra de aterrizaje se puede hacer perdiendo el 50% de los motores disponibles, se puede simular la pérdida de poder en cualquiera de los motores de cualquiera de los lados.	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	**Requerido**			**Permitido**		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	**En Vuelo**	**Simulador Visual**	**Simulador no Visual**	**Dispositivo de Entrenamiento**	**Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)**
La maniobra no puede ser sustituida si la Autoridad de Aviación Civil determina que en el entrenamiento con dos motores fuera de servicio la maniobra de aterrizaje en el programa de entrenamiento es satisfactoria. Si un solicitante desempeña esta maniobra en un simulador visual, él debe, además, repetir la maniobra de aterrizaje simulando la pérdida del motor más crítico. *(e) Excepto lo previsto de la parte (f). Aterrizando bajo condiciones simuladas, circulará haciendo un tráfico normal hasta interceptar la aproximación final, Excepto que las circunstancias fuera de control del piloto impidan realizar el aterrizaje, la persona que observa la maniobra (Inspector) puede aceptar la aproximación hasta un punto en que, a su juicio un aterrizaje completo pudo haberse realizado.						

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones Instrumentales Simuladas	En Vuelo	Simulador Visual	Simulador no Visual	Dispositivo de Entrenamiento	Provisiones de Dispensa de 61.157 (c)
La maniobra de circular no es requerida para un piloto empleado por un explotador certificado operando bajo el RAD 121 de este Reglamento, si el manual del titular prohibe circular en condiciones de baja visibilidad por debajo de 1,000 pies.	.....	.....	X	.....	.....	.....
*(f) Una aproximación frustrada incluyendo un procedimiento normal debe efectuarse aproximadamente a 50 pies sobre la pista de aterrizaje y aproximadamente sobre el umbral de pista de aterrizaje. Esta maniobra puede combinarse circulando en condiciones de instrumento o realizando un procedimiento de aproximación frustrada, pero las condiciones de instrumento no pueden ser simuladas más arriba de 100 pies arriba de la pista de aterrizaje.	X*		X*			
(g) Una aproximación sin el uso de los flaps debe efectuarse en forma a juicio del Inspector y hacer un aterrizaje total en la pista asignada. Esta maniobra no se requiere para un tipo particular de avión si la Autoridad de Aviación Civil ha determinado que la falla del uso de los flaps es extremadamente remota en el sistema designado.	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Maniobras/Procedimientos	Requerido			Permitido		
	Condiciones de Instrumento Simuladas	En vuelo	Simula-dor Visual	Simula-dor no Visual	Disposi-tivo de Entrena-miento	Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)
En caso de tomar esta determinación, la Autoridad de Aviación Civil decidirá, si las condiciones del tiempo lo permiten el aterrizaje sólo con el uso de los slats y usando el flap parcialmente en la aproximación si es necesaria.	.....	.....	X*	.....	.....	.....
(h) Para una habilitación de un monomotor, solamente a menos que el solicitante tenga una licencia de piloto comercial, él debe realizar con exactitud aproximaciones y aterrizajes que incluyen una serie de tres aterrizajes desde una altura de 1,000 pies o menos, con el motor acelerado y un viraje de 180°.						
El avión debe hacer contacto en la pista en una actitud normal de aterrizaje más allá y dentro de 200 pies desde una línea designada.						
Por lo menos un aterrizaje tiene que haberse hecho con un deslizamiento lateral.						
Aproximaciones de 180° usando dos virajes de 90° con una pierna base recta son preferidas, aunque se acepta aproximaciones circulares.	.....	X	.....	.....	.....	.....

VI. Los Procedimientos Normales y Anormales Todo solicitante debe mostrar el uso apropiado de todos los sistemas y los dispositivos enumerados. El inspector de la Autoridad de Aviación Civil o examinador designado verá lo necesario para determinar si la persona examinada tiene un conocimiento práctico del						
	Requerido			**Permitido**		
Maniobras/Procedimientos	**Condiciones de Instrumento Simuladas**	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
uso de los sistemas y dispositivos apropiados al tipo de avión designado.						
(a) Sistemas antihielo y deshielo.						
(b) Sistema de piloto automático.						
(c) Sistemas automáticos de asistencia a la aproximación.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Dispositivos de aviso de entrada en pérdida, dispositivos de aumento de estabilidad y dispositivo para evitar la entrada en pérdida..	.....	.....	.....	X	.....	.....
(e) Dispositivos de radar a bordo.				X	.....	.....
(f) Cualquier dispositivo de otro sistema disponibles.						
(g) Fallas de sistema hidráulico y eléctrico.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(h) Fallas de sistema de tren de aterrizaje y flaps.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(i) Fallas de sistema de equipo de navegación o comunicación.	.....	.....	.....	X	.....	.....

VII. Los Procedimientos de Emergencia Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia apropiados para cualquier situación de emergencia.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....
				X		
	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		Requerido			**Permitido**	
Maniobras/Procedimientos	**Condiciones de Instrumento Simuladas**	**En Vuelo**	**Simula-dor Visual**	**Simula-dor no Visual**	**Disposi-tivo de Entrena-miento**	**Provisio-nes de Dispensa de 61.157 (c)**
El inspector de la Autoridad de Aviación Civil o examinador designado hará lo necesario para determinar que la persona examinada tenga un conocimiento adecuado y la habilidad para desempeñar tales procedimientos:	.....	.....	.....	X	.....	.....
(a) Incendio en vuelo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(b) Control de humo.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(c) Descompresión rápida.	.....	.....	.....	X	.....	.....
(d) Descenso de emergencia.						
(e) Cualquier otro procedimiento de emergencia que aparezca en el manual de vuelo aprobado, apropiado para el avión.	X			X	.....	
(f) Resolver vuelos en condiciones de Wind Shear (corte viento), tanto en aproximación ,						

aterrizaje visual o por instrumento o después del despegue.						

Apéndice "B" - Requisito de Examen Práctico para Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (helicóptero) y Habilitaciones Asociadas de Clase y Tipo

A través de los manejos prescritos en éste apéndice, debe ser demostrado un buen criteri con un alto grado de seguridad en la determinación del inspector de la Autoridad de Aviació Civil o el piloto examinador designado que conduce el examen.

Manejos/Procedimientos

Los manejos y procedimientos de este Apéndice deben ser desarrollados de manera qu demuestre satisfactoriamente el conocimiento con respecto a:

1) El helicóptero, sus sistemas y componentes;

2) El control apropiado de velocidad aérea, dirección, altitud y la actitud d acuerdo con los procedimientos y limitaciones contenidas en el manual de vuel aprobado, listas de chequeo, y otro material apropiado para el tipo de aeronave a rotor; y

3) Cumplimiento de la ruta aprobada; instrumentos de aproximación; aproximació no llevada a cabo; ATC y otros procedimientos aplicables.

I. Pre-vuelo:

a) Examen de equipo (oral).

El equipo del examen debe ser simulado si la porción de maniobras de vuelo no completada satisfactoriamente dentro de 60 días.

El examen de equipo debe cubrir:

1) Materias que requieren un conocimiento práctico del helicóptero, sus motore sus componentes, y factores operacionales y de desarrollo;

2) Procedimientos normales, anormales y de emergencia y operaciones limitaciones relacionadas; y

3) Las provisiones apropiadas del manual de vuelo aprobado del helicóptero.

b) Inspección de pre-vuelo. El piloto deberá:

1) Conducir una inspección visual real del exterior e interior del helicópte ubicando cada elemento ítem y explicando brevemente el propósito de inspección; y

2) Demostrar el uso de las listas de chequeo pre-establecidas; sistemas de control apropiado; procedimientos de inicio; chequeos al equipo de radio y electrónico y la selección de las facilidades y frecuencia apropiadas en navegación y comunicaciones antes del vuelo.

c) Taxeo. El manejo incluye taxeo en el terreno (incluyendo chequeos de desarrollo) y procedimientos de minuta, como sea apropiado, en cumplimiento con las instrucciones emitidas por ATC, el inspector de la Autoridad de Aviación Civil o el piloto examinador designado.

d) Chequeos de motores. Como es apropiado al tipo de helicóptero de acuerdo con el manual de procedimiento de vuelo de rotores.

II. Despegues:

a) Normal. Un despegue normal que empiece con el helicóptero estacionado en posición del despegue.

b) Instrumento. Un despegue en condiciones simuladas de instrumento alcanzando 100 pies, encima de la elevación del aeropuerto.

c) Cruzado. Un despegue cruzado, si es práctico bajo condiciones meteorológicas existentes, condicione aeroportuarias y de tráfico.

d) Falla del motor:

1) Para rotor de un solo motor, un despegue normal con falla de la planta de poder simulada;

2) Para rotor multimotor, un despegue normal con falla simulada en un motor:

i) En una velocidad aérea apropiada que permita el desarrollo del ascenso continuado en vuelo dirigido.

ii) En una velocidad aérea apropiada que sea el 50% de la velocidad normal, si no se ha publicado la velocidad de ascenso para sólo un motor para ese tipo de helicóptero.

e) Abortado. Un despegue normal que sea abortado después de la falla de motor simulada en una velocidad razonable, determinado por las características dadas del helicóptero, longitud y área de aterrizaje, condicione de la superficie, dirección del viento y velocidad y cualesquiera otros factores que pudieran afectar la seguridad adversamente.

III. Procedimientos por Instrumento.

a) Salida y arribo del área. Durante cada uno de los siguientes manejos, el aplicante deberá:

1) Adherirse a las órdenes actuales o simuladas del ATC (incluyend mantenimientos asignados o radiales); y

2) Uso apropiado de las facilidades de navegación aprovechables.

b) Cumplimiento. Estos manejos incluyen la entrada, mantenimiento y salida de lo patrones de cumplimiento.

c) ILS y otras aproximaciones por instrumento. Las aproximaciones por instrument empiezan cuando el helicóptero está encima de la aproximación inicial preparada para e procedimiento de aproximación a ser usado o cambiado por el controlador final, en caso d supervisión o precisión de aproximación de radar y finaliza cuando el helicóptero termina lo contactos y donde la aproximación perdida se completa. Las siguientes aproximaciones debe ser desarrolladas:

1) Al menos una aproximación normal ILS;

2) Para rotor multimotor, al menos una aproximación controlada manualmente, IL con una falla simulada en una planta de poder. La falla del motor simulada deb ocurrir antes del inicio del curso de la aproximación final y continuar con u contacto a través de la aproximación frustrada;

3) Por lo menos una aproximación de no-precisión que sea representativa, la cual solicitante puede usar;

4) Al menos una aproximación de no precisión con una radio ayuda de descens que no sea un procedimiento de aproximación efectuada bajo el sub-párrafo (de este párrafo, que el solicitante puede usar.

d) Aproximación en circulación (circling) debe ser hecha bajo las siguientes condiciones:

1) La porción de una aproximación en circulación a la altitud mínima, autorizad debe ser hecha bajo condiciones de instrumento simuladas.

2) La aproximación debe ser hecha a la altitud mínima para circular siguiendo u cambio de rumbo (por referencia visual) para mantener la senda de vuelo q permita un aterrizaje normal sobre una pista al menos a 90° grados del curso aproximación final de la posición de aproximación por instrumento simulada.

3) La aproximación circular debe ser efectuada sin maniobra brusca y sin exceder de los límites de aproximación normales de rotores, el ángulo de banqueo debe exceder los 30° grados.

e) Aproximaciones frustradas (mised aproach). Todo solicitante debe efectuar al menos aproximaciones frustradas en un ILS. A discreción del inspector de la Autoridad de Aviaci

Civil o examinador designado, una falla en motor simulada puede ser requerida durante cualquiera de las aproximaciones frustradas.

Las maniobras deben ser efectuadas, desarrolladas ya sea independientemente o en conjunto a lo requerido bajo la sección III o V de este Apéndice. Al menos una debe ser efectuada en vuelo.

IV. Maniobras de vuelo:

a) Virajes escarpados. Al menos un viraje en cada dirección debe ser efectuado. Todo viraje debe incluir un ángulo de banqueo de 30° grados con un cambio de rumbo de al menos 180° pero no más de 360° grados.

b) Aplicación de poder. Demostrar el conocimiento y recuperación de un vuelo, inminente de descenso crítico/rápido, con poder.

Para el propósito de esta maniobra aplicar el poder al alcanzar un punto perceptivo de vibración u otras indicaciones para la aplicación del poder que hayan sido inducidas.

c) Falla de motor. Además de los requerimientos específicos para maniobras en fallas de motor simuladas, el inspector de la Autoridad de Aviación Civil o el examinador designado puede requerir una falla simulada del motor en cualquier momento durante el examen.

d) Recuperación desde actitudes inusuales

V. Aproximaciones y aterrizajes:

a) Normal. Una aproximación normal a la estación o al terreno debe ser efectuada.

b) Instrumento. Una aproximación o aterrizaje en secuencia desde una aproximación por instrumento ILS.

c) Viento-cruzado. Una aproximación con viento cruzado al terreno si es practicable bajo las condiciones meteorológicas del aeropuerto o de tráfico.

d) Falla de motor. Para un rotor multimotor, maniobrar un aterrizaje con falla simulada de un motor.

e) Aborto. Aterrizaje abortado incluyendo un procedimiento de aproximación frustrada en aproximadamente 50 pies sobre la pista. Esta maniobra puede ser combinada con procedimientos de aproximación frustrada o instrumento, pero las condiciones por instrumento no necesitan ser simuladas debajo de los cien pies encima de la pista o área de aterrizaje.

f) Aterrizajes autorrotación. Los aterrizajes autorrotación en un helicóptero de un sol motor. El solicitante puede ser requerido para que cumpla al menos una aproximació autorrotativa y aterrizaje desde cualquier fase de vuelo como lo haya solicitado el inspector d la Autoridad de Aviación Civil o examinador designado.

VI. Procedimientos normales y anormales:

Todo solicitante debe demostrar el uso apropiado de los sistemas y equipos tal com figuran en el listado inferior, conforme el inspector de la Autoridad de Aviación Civil examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que el solicitante tien conocimiento práctico del uso de los sistemas y equipos apropiados al tipo de helicóptero.

a) Sistemas de antihielo y deshielo.

b) Piloto automático u otros equipos de estabilización.

c) Aparatos de radar.

d) Sistemas de fallas o mal funcionamiento hidráulicos y eléctricos.

e) Fallas o mal funcionamiento de los engranajes del tren de aterrizaje.

f) Falla del equipo de navegación o comunicaciones.

g) Cualquier otro sistema apropiado al helicóptero, como se ha descrito en el manual d vuelo de helicóptero.

VII. Procedimientos de emergencia:

Todo solicitante debe demostrar los procedimientos de emergencia y situacione apropiadas de emergencia, nombrados en la lista inferior, conforme el inspector de la Autorida de Aviación Civil o examinador designado encuentre que son necesarios para determinar que solicitante tiene conocimiento adecuado y la habilidad para desarrollar tales procedimientos:

a) Control de fuego o humo en vuelo.

b) Ditching (acuatizaje).

c) Evacuación.

d) Equipo de operación de emergencia.

e) Descenso de emergencia.

f) Cualquier otro procedimiento de emergencia descrito en el manual de vuelo de helicópteros.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 63

- LICENCIAS DE TRIPULANTES DE VUELO EXCEPTO PILOTOS.

RAD 63 - Licencias de Tripulantes de Vuelo Excepto Pilotos

Indice

Sección "A" - Generalidades

63.1 Aplicabilidad.
63.2 Licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.
63.3 Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.
63.11 Solicitud y expedición de licencia.
63.12 Delito que involucran alcohol o dragas.
63.12(a) Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar resultados de la prueba.
63.12(b) Negativa a someterse a una prueba de droga.
63.15 Duración de las licencias.
63.16 Cambios de nombre, duplicado de licencia por pérdida o destrucción.
63.17 Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.
63.18 Pruebas escritas: Plagio u otra conducta no autorizada.
63.19 Operaciones durante una deficiencia física.
63.20 Solicitud, certificados, historiales, informes y registros (records); falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.
63.21 Cambio de dirección.

Sección "B" - Ingeniero de Vuelo

63.31 Requisitos del solicitante: Generalidades.
63.33 Habilitación por tipo de aeronave.
63.35 Requisitos de conocimientos.
63.37 Requisitos en experiencia aeronáutica.
63.39 Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.
63.41 Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.
63.42 Convalidación de la licencia de ingeniero de vuelo emitida en base a una licencia de ingeniero de vuelo extranjera.
63.43 Requisitos de cursos de capacitación para ingeniero de vuelo.

Sección "C" - Navegante

Ver nota respectiva.

Sección "D" - Auxiliares de A bordo (AA)

63.63 Requisitos para auxiliar de a bordo (AA).
63.65 Requisitos de conocimientos.
63.67 Requisitos de experiencia.
63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.
63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.
63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.

63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.
63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.
63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante auxiliar.
63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante auxiliar.
63.81 Habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes auxiliares.
63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante auxiliar.
63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

Apéndices del RAD 63

Apéndice "A" - Requisitos para la Licencia de Navegante de Vuelo.
Apéndice "B" - Requisitos para los Cursos de Entrenamiento de Navegante de Vuelo.
Apéndice "C" - Requisitos de Curso de Capacitación para Ingeniero de Vuelo.
Apéndice "D"- Requisitos del Curso de Capacitación Inicial para Tripulantes Auxiliar de A bordo (AA).

Sección "A" - Generalidades

63.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para emitir licencias de ingeniero de vuelo, tripulantes auxiliares y las reglas de operación general para los titulares de esas licencias.

63.2 Licencias de tripulantes extranjeros que no sean pilotos.

A una persona que no sea ciudadano dominicano, ni extranjeros residentes, se le expedirá una licencia bajo este RAD, solo cuando, por falta de tripulantes dominicanos habilitados en el equipo y por un lapso de tiempo no mayor a (12) meses calendarios, si la Autoridad de Aviación Civil considera que la licencia ha emitirse es necesaria para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana.

63.3 Tripulantes de vuelo: Licencias y habilitaciones requeridas.

a) ninguna persona puede actuar como tripulante de vuelo de una aeronave civil registrada en la república Dominicana, a menos que tenga en su poder una licencia vigente y con habilitaciones apropiadas emitidas bajo este RAD y un certificado médico emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses procedentes.

b) Cuando una aeronave de matrícula dominicana opera dentro del territorio de un país extranjero, se puede usar una licencia vigente emitida por el país en que la aeronave esta operando, con la constancia del certificado médico para esa habilitación.

c) Cualquier persona titular de una licencia de tripulante de vuelo o un certificado médico, deberá presentar uno o ambos documentos para realizar la inspección a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, un inspector autorizado.

63.11 Solicitud y expedición de licencia.

a) Una persona para obtener una licencia con habilitación adicional, expedida bajo este RAD, deberá hacerlo de la manera prescrita por Autoridad de Aviación Civil.

b) El solicitante que cumpla con los requisitos de este RAD, está apto para obtener la licencia y habilitaciones apropiadas para su categoría.

c) La persona cuya licencia de vuelo se suspenda, no puede solicitar ninguna habilitación para ser agregada a su licencia durante el período de suspensión.

d) A menos que la orden de revocación mencione alguna discrepancia clara, una persona cuya licencia de vuelo se ha cancelado, no podrá solicitar el mismo tipo de licencia por espacio de (12) meses después de la fecha de cancelación.

63.12 Delito que involucran alcohol o drogas.

a) Toda sentencia condenatoria que ha intervenido con motivo de la comisión del delito y la violación a las leyes dominicanas y a los tratados internacionales donde se determine que el titular de una licencia emitida bajo este RAD, ha participado en actividades ligadas al uso, tráfico, posesión, cultivo de drogas, narcóticos, marihuana, estupefacientes, así como en la exportación e importación de sustancias controladas, lavado de dinero y otras actividades conexas son causa suficiente para:

1) Proceder a la suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD, dependiendo a la magnitud de la falta.
En éste caso el interesado podrá optar por la expedición de una nueva licencia de tripulante de vuelo, después que, la Autoridad de Aviación Civil, haya comprobado que éste ha cumplido con la pena que le fue impuesta; para ello se deberán depositar todos los documentos que sirvan como medio de prueba.

b) La ejecución de un acto prohibido por el RAD 91.17 (a) ó 91.19 (a) de este Reglamento son causa suficiente para:

1) El rechazo a la solicitud de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período de (12) meses después de la fecha de la sentencia condenatoria;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.12(a) Negativa a someterse a una prueba de alcohol o no proporcionar los resultados de la prueba.

El negarse a someterse a una prueba que indique el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando esta le sea solicitada por la Autoridad de Aviación Civil, según este Reglamento, o la negativa de proporcionar a autorizar la entrega de los resultados de la prueba, son causa suficiente para:

1) No acoger de una solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta (12) meses después de la fecha de ese rechazo;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.12(b) Negativa a someterse a una prueba de droga.

a) Esta sección se aplica a:

1) Los empleados que desempeñen una de las funciones enumerada en el Apéndice "I" o "J" del RAD 121 directamente o por contracto del titular de un

certificado de explotador emitido bajo el RAD 121 ó 135 como lo define el RAD 135.1 de este Reglamento.

b) La negativa del titular de una licencia emitida bajo este RAD de someterse a una prueba de droga especificada en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento o la requerida bajo el Apéndice "J" del RAD 121, es causa suficiente para:

1) No acoger de una solicitud para cualquier licencia o la habilitación emitida bajo este RAD por un período de hasta 1 año después de la fecha de este rechazo; y

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

63.15 Duración de las licencias.

a) Una licencia o habilitación emitida bajo este RAD es efectiva hasta que el titular de ésta entregue de forma voluntaria, sea suspendida o cancelada.

b) Cualquier licencia emitida bajo este RAD deja de ser efectiva si se suspende o es cancelada. El titular de cualquier licencia, emitida bajo este RAD, que se suspenda o cancele por solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, la devolverá a la Autoridad de Aviación Civil.

63.16 Cambios de nombre, duplicado de licencia por pérdida o destrucción.

a) La solicitud para cambio de nombre en una licencia emitida bajo este RAD debe estar acompañada por la licencia vigente del solicitante, acta de nacimiento debidamente legalizada, luego de haber cumplido con todo el procedimiento de cambio de nombre de conformidad con las disposiciones legales vigentes, a cuyo efecto deberá aportarse la documentación requerida.

1) La solicitud para la inclusión del apellido de casada (en el caso de la mujer) o para la eliminación del mismo por parte del titular de la licencia, deberá estar acompañada de la licencia vigente y sustentada ya sea por el acta de matrimonio o de divorcio o documentos equivalentes según aplique. Dichos documentos serán devueltos al solicitante una vez la Autoridad de Aviación Civil verifique la validez de los mismos.

b) Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse por escrito a la Autoridad de Aviación Civil, mediante documento que contenga el nombre del titular de la licencia perdido o extraviado, su dirección permanente, el número de cédula de identidad, y en caso de disponerse, cualquier información con respecto a número, habilitaciones y fecha de emisión de esta licencia. Dicha solicitud deberá ser acompañada de fotocopia de la cédula de identidad del solicitante, del recibo de pago de derechos concernientes a la expedición del duplicado solicitado y el formulario de la Autoridad de Aviación Civil debidamente completado.

c) La solicitud para el duplicado de un certificado médico perdido o destruido debe hacerse por escrito a la Autoridad de Aviación Civil.

d) La persona cuya licencia o certificado médico expedidos bajo este reglamento, o ambos, se hayan extraviados, puede obtener una constancia de la Autoridad de Aviación Civil confirmando que los mismos fueron expedidos.

e) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por la Autoridad de Aviación Civil, servirá como una licencia provisional por un período no mayor de (60) días, pendientes a la emisión del recibo del duplicado expedido bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o revocada.

63.17 Exámenes: Condiciones y Procedimiento General.

a) Los exámenes prescritos bajo este Reglamento serán dados solamente por la Autoridad de Aviación Civil, en su oficina principal.

b) La nota mínima aprobatoria es 70 por ciento para toda prueba.

c) Las pruebas escritas tendrán una duración de 04 horas.

63.18 Pruebas escritas: Plagio u otra conducta no autorizada.

Copiar respuestas e incurrir en otra conducta no autorizada:

a) Excepto lo autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona puede:

1) Copiar, reproducir o apropiarse con intensión dolorosa de una prueba escrita;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de la prueba;

3) Dar o recibir ayuda durante la prueba de cualquier persona, durante el rendimiento del examen;

4) Realizar la prueba o cualquier parte de ella en sustitución de otra persona;

5) Utilizar cualquier material o ayuda durante el período y desarrollo de la prueba; o

6) Intencionalmente causar, ayudar o participar en cualquier acto prohibido por este párrafo.

7) Esta autorizado el uso de un computador electrónico.

b) Ninguna persona que comete un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección será elegible para optar por una licencia de tripulante de vuelo bajo este Reglamento por el período de (1) año después de la fecha de comisión de dicho acto. Además, la comisión de cualquier acción incorrecta es causa para suspender o revocar cualquier licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.19 Operaciones durante una deficiencia física.

Ninguna persona puede servir como tripulante de vuelo durante un período conocido de deficiencia física o aumento de tal deficiencia, que lo incapacite para poder cumplir los requisitos físicos exigidos para la validez y vigencia de su certificado médico.

63.20 Solicitud, certificados, historiales, informes y registros (records); falsificación, reproducción o alteración de las licencias u otros documentos.

a) Ninguna persona puede:

1) Suministrar intencionalmente declaraciones falsas en una solititud para obtener una licencia o habilitación;

2) Asentar intencionalmente declaraciónes falsas en un libro de vuelo (log book), registro (record), historial o informe que requiere ser archivado, hecho o usado, para mostrar que se ha cumplido con cualquier requisito para poder optar por alguna licencia o habilitación;

3) Realizar cualquier reproducción dolosa de una licencia o habilitación; o

4) Realizar cualquier alteración de una licencia o habilitación;

b) La comisión de un acto prohibido por cualquier persona, de los prescritos bajo el párrafo (a) de esta sección es una razón suficiente para suspender o cancelar una licencia de tripulante de vuelo o la habilitación obtenida por esa persona.

63.21 Cambio de dirección.

Dentro de los (30) días después de cualquier cambio en su dirección permanente, el titular de una licencia deberá notificar por escrito a la Autoridad de Aviación Civil su nueva dirección.

Sección "B" - Ingeniero de Vuelo

63.31 Requisitos del solicitante: Generalidades.

Para ser elegible o seleccionado para una licencia de ingeniero de vuelo, deberá cumplirse con los siguientes requisitos:

a) Ser dominicano o residente legal

b) Tener cumplidos los 18 años de edad;

c) Haber cursado satisfactoriamente en por lo menos:

1) Reglamento y disposiciones que rigen las operaciones de las aeronaves;

2) Principios relativos al funcionamiento de las aeronaves;

3) Performance y planificación de los vuelos;

4) Procedimientos operacionales;

5) Principios de vuelo;

6) Procedimientos normales y anormales; y

7) Procedimientos de emergencia.

c) Poseer por lo menos un certificado médico de Clase emitido bajo el RAD 67 dentro de los 12 meses de la fecha de solicitud; y

d) Cumplir con los requisitos de esta sección que se apliquen a la habilitación que él solicita.

63.33 Habilitación por tipo de aeronave.

a) La clasificación del tipo de aeronave para ser presentada en la licencia de ingeniero de vuelo es:

1) Motores recíprocos;

2) Turbohélices; y

3) Turbojet.

b) Para ser elegible en una clasificación de un tipo de aeronave adicional a la figura en su licencia de Ingeniero de Vuelo, el solicitante deberá aprobar el examen escrito, apropiado al tipo de avión para el cual solicita clasificarse:

1) Aprobar el vuelo de examen para ese tipo de aeronave; o

2) Completar satisfactoriamente un programa aprobado de adiestramiento de ingeniero de vuelo que sea apropiado al tipo adicional en que desea clasificar.

63.35 Requisitos de conocimientos.

a) El solicitante para una licencia de ingeniero de vuelo, debe pasar un examen escrito sobre lo siguiente:

1) Las regulaciones de este Reglamento que se aplican a los deberes de un ingeniero de vuelo;

2) La teoría y aerodinámica de vuelo;

3) Meteorología básica con respecto a las operaciones del motor;

4) Cálculos de peso y balance.

b) El solicitante para la expedición original o una habilitación adicional de tipo de ingeniero de vuelo debe pasar una prueba escrita para el avión, para el cual se está calificando, en lo siguiente:

1) Prevuelo;

2) Equipo de avión;

3) Sistemas del avión;

4) Procedimiento de carga del avión;

5) Procedimientos del avión y operaciones del motor con respecto a las limitaciones;

6) procedimientos operativos normales y coordinación de funciones de la tripulación;

7) Procedimientos de emergencia;

8) Cálculos matemáticos de performance y consumo de combustibles.

c) El solicitante para una licencia de ingeniero de vuelo debe haber pasado el examen escrito requerido por los párrafos (a) y (b) d esta sección, máximo dentro del período de los (90) días calendario anterior al mes en que tome la prueba de vuelo. Pasada esta fecha, el solicitante deberá tomar un nuevo examen escrito antes de inicial las pruebas de vuelo.

63.37 Requisitos en experiencia aeronáutica.

a) A excepción de cualquier otra manera especificada aquí, el tiempo de vuelo para satisfacer los requisitos aeronáuticos de experiencia del párrafo (b) de esta sección debe haber sido obtenido en un avión:

1) Sobre el cual un ingeniero de vuelo es requerido por este Reglamento; o

2) Que tenga por lo menos tres motores con una potencia de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno, o el equivalente en motores de turbina.

b) El solicitante para una licencia de ingeniero de vuelo con una habilitación de tipo, debe presentar para esa habilitación evidencia satisfactoria de uno de los siguientes requisitos:

1) Por lo menos 3 años de experiencia práctica diversificada en el mantenimiento de aeronaves, motor de aeronaves (en los que por lo menos estuvo 1 año en mantenimiento de aeronaves multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en motores de turbina), y por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de ingeniero de vuelo;

2) Estar graduado de un curso de capacitación aeronáutica especializada de por lo menos 2 años de duración en mantenimientos de aeronave y motor (en los que por lo menos 6 meses calendarios los cumplió en el mantenimiento de aeronave multimotores con motores de por lo menos 800 caballos de fuerza cada uno o el equivalente en el motor de turbina) y por lo menos 5 años de entrenamiento de vuelo en las tareas de ingeniero de vuelo;

3) Poseer un titulo en ingeniería mecánica, eléctrica o aeronáutica de una universidad reconocida o escuela de ingeniería; y por lo menos 6 meses calendario de experiencia práctica en mantener aeronaves multimotores con por lo menos 800 caballos de fuerzas cada uno o el equivalente en motores de motor de turbina, y por lo menos de vuelo de entrenamiento en las tareas de ingeniero de vuelo;

4) Por lo menos una licencia de piloto comercial con habilitación de instrumento por lo menos 5 horas de entrenamiento de vuelo en las tareas de ingeniero de vuelo;

5) Por lo menos 200 horas de vuelo en un avión categoría de transporte como piloto al mando o copiloto desempeñando las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando;

6) Por lo menos 100 horas de tiempo de vuelo como ingeniero de vuelo;

7) La terminación exitosa de un curso aprobado de instrucción teórica y en vuelo tal como lo proporcionado en el Apéndice C de este RAD, dentro de 90 días antes de que él aplique.

63.39 Requisitos de habilitación y/o destreza práctica.

a) El solicitante de una licencia de ingeniero de vuelo con una habilitación de Tipo debe pasar un examen práctico sobre las funciones de ingeniero de vuelo en la clase de avión para el cual solicita. La prueba puede darse únicamente en el avión especificado en 63.37 (a).

b) El solicitante debe:

1) Mostrar que él puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos de inspección de pre-vuelo, servicios, arranque, pre-despegue y pos-aterrizaje;

2) En vuelo, debe mostrar que puede desempeñar satisfactoriamente los procedimientos y deberes normales relacionados al avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuese necesarios);

3) Acreditar en vuelo, en un simulador de vuelo o en un dispositivo sintético de entrenamiento para ingeniero de vuelo aprobado, que puede desempeñar satisfactoriamente procedimientos y deberes de emergencia y reconocer y tomar las acciones apropiadas para desperfectos del avión, motores, sistemas, equipos y hélices (sí fuesen necesarios).

63.41 Repetición del examen escrito o práctico después de ser desaprobado.

El solicitante para una licencia de ingeniero de vuelo que no aprueba un examen escrito o la prueba de simulador o práctica para esa licencia, puede solicitar una repetición de la prueba:

a) 30 días después de la fecha en que fue desaprobado; o

b) Después de que ha recibido la instrucción o práctica adicional (entrenador sintético de vuelo o entrenamiento teórico o cualquier combinación de estos) que sea necesaria, según la opción de la Autoridad de Aviación Civil o del instructor del solicitante (si la Autoridad de Aviación Civil ha autorizado que él reciba adicional) con el fin de preparar al solicitante para un nuevo examen.

63.42 Convalidación de la licencia de ingeniero de vuelo emitida en base a una licencia de ingeniero de vuelo extranjera.

a) Licencias emitidas:

1) El titular de una licencia extranjera de ingeniero de vuelo vigente emitida por un Estado contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional, que cumpla los requisitos de esta sección, puede obtener una licencia de ingeniero de vuelo para la operación de una aeronave civil registrada en la República Dominicana;

2) Toda licencia de ingeniero de vuelo emitida bajo esta sección, especifica e número y el Estado extranjero de emisión de la licencia de ingeniero de vuel sobre la que se basa;

3) Si el titular de la licencia no puede leer hablar o comprender el idioma españo la Autoridad de Aviación Civil puede poner una limitación en la licencia qu considere necesaria para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

b) Certificación y normas médicas:

1) El solicitante debe demostrar que cumple con la vigencia y normas médica requeridas para otorgársele la licencia extranjera de Ingeniero de vuelo expedid bajo esta sección;

2) El certificado médico vigente emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento ser una evidencia de que el solicitante reúne aquellas normas o exigencias;

3) Sin embargo, un certificado médico emitido bajo el RAD 67 de este Reglament no es evidencia de que el solicitante cumple esas normas fuera de la Públic Dominicana, a menos que el estado emisor de la licencia de Ingeniero de Vuel referida también acepte que el certificado médico es una evidencia de la aptitu física del solicitante para proceder a expedir la licencia de ingeniero de vuel extranjero.

c) Habilitaciones emitidas:

1) La habilitación de clase de aeronave especificada en la licencia extranjera d ingeniero de vuelo del solicitante, cualquier otra emitida a él después d aprobarse bajo los requisitos de este RAD se consignará en la licencia d ingeniero de vuelo del solicitante;

2) Al solicitante sin una habilitación de clase de aeronave en su licencia d ingeniero de vuelo extranjera se le puede emitir un tipo de habilitación s demuestra que está vigente y cumple los requisitos para ejercer los privilegios d su licencia de ingeniero de vuelo extranjera sobre esa clase de aeronave.

d) Privilegios y limitaciones:

1) El titular de una licencia de ingeniero de vuelo emitida bajo esta sección pued actuar como ingeniero de vuelo de una aeronave civil matrículada en l República Dominicana sujeto a las limitaciones de este RAD y a cualquier otr limitación adicional colocada en su licencia por la Autoridad de Aviación Civil;

2) El estará sujeto a estas limitaciones mientras esté actuando como ingeniero d vuelo de la aeronave dentro o fuera de la República Dominicana. Sin embargo no podrá actuar como ingeniero de vuelo o en alguna otra categoría com tripulante de vuelo, en una aeronave civil de registro dominicana para lleva personas o propiedades a cambio de retribución, compensación o algún otr beneficio.

e) Renovación de las licencias y habilitaciones:

1) El titular de una licencia emitida bajo esta sección puede tener esa licencia y las habilitaciones puestas en ella, renovadas; si en el momento de la solicitud para la renovación, la licencia extranjera de ingeniero de vuelo sobre la que se basa esa licencia está vigente;

2) La solicitud para la renovación de la licencia y habilitaciones, deben hacerse antes de la expiración de la misma.

63.43 Requisitos de cursos de capacitación para ingeniero de vuelo.

a) Para obtener la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil de un curso de ingeniero de vuelo, el centro de instrucción debe remitir una carta a la Autoridad de Aviación Civil solicitando su aprobación; deberá presentar además, tres copias del desarrollo y resumen de todo curso, una descripción de las instalaciones y equipos y una lista de los instructores y sus calificaciones.

b) Los requisitos mínimos para obtener aprobación de un curso de ingeniero de vuelo están especificados en el Apéndice C de este RAD.

Sección "C" - Navegante

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisió original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines d facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean d lugar.

Sección "D" - Auxiliares de A Bordo (AA)

63.63 Requisitos para auxiliar de a bordo (AA).

El solicitante de una licencia de auxiliar de a bordo deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad (tener por lo menos 18 años de edad), conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica e ingles básico.

63.65 Requisitos de conocimientos.

El solicitante demostrará a la Autoridad de Aviación Civil lo siguiente:

a) Haber terminado satisfactoriamente el 4to año de educación media:

b) Conocimiento de los principios generales de las siguientes materias aeronáuticas:

1) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

2) Organismo Internacionales de Aviación Civil;

3) Meteorología Básica;

4) Aerodinámica Básica;

5) Principios de Medicina Aeroespacial;

6) Relaciones Humanas;

7) Inglés técnico de equipos de emergencia;

8) Primeros auxilios.

c) Conocimiento del Manual General de Operaciones (MGO) del explotador en las siguientes materias aeronáuticas:

1) Deberes y responsabilidades del auxiliar de a bordo;

2) La autoridad del piloto al mando;

3) Política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas;

4) Política de prevención de accidentes y procedimientos generales en caso de accidente;

5) Seguridad: pasajeros y equipajes. Disposiciones relativas a interferencia ilícita de aeronaves;

6) Documentación utilizada por el tripulante auxiliar.

d) Conocimientos de los procedimientos del explotador para todo tipo de aeronave:

1) Primeros auxilios: De acuerdo a equipos disponible;

2) Procedimientos de emergencia;

3) Procedimientos de evacuación;

4) Coordinación de las tripulantes;

5) Familiarización con el equipo que operará;

6) Equipos de emergencia a utilizarse en la aeronave que operará según 121.417;

7) Uso del sistema y medios de comunicación con los pasajeros y entre tripulantes;

8) Uso apropiado del equipo eléctrico y luces de la cabina de pasajeros;

9) Curso teórico de supervivencia en mar y en selva;

10) Amarizaje (ditching).

63.67 Requisitos de experiencia.

Demostrará que posee la siguiente experiencia:

a) Haber aprobado satisfactoriamente un curso inicial teórico y práctico en tierra, sobr todas las materias establecidas en 63.65 de esta sección, en una empresa de servicio aéreo y/ en un centro de instrucción debidamente reconocido por la Autoridad de Aviación Civil. E curso en mención tendrá una duración no menor de 25 días ni mayor de 60 días.

b) Deberá haber completado una instrucción mínima en vuelo de 50 horas, incluyendo despegues y aterrizajes en el equipo en el que se habilitará, bajo la supervisión de un instructc de vuelo. Ambos, estudiantes e instructor, deberán ser programados en adición a la tripulació auxiliar titular mínima durante la operación.

Para efectos de realizar la instrucción en vuelo, el solicitante deberá estar provisto de un licencia provisional expedida por la Autoridad de Aviación Civil por un período de 60 día prorrogables por 30 días más.

c) Al finalizar su instrucción de vuelo, el instructor de vuelo otorgará el visto bueno pai su evaluación final con la Autoridad de Aviación Civil.

63.69 Requisitos de habilidad y/o pericia.

El solicitante de una licencia de auxiliar de a bordo deberá aprobar un examen teórico e la Autoridad de Aviación Civil y un examen práctico ante el inspector de la Autoridad c Aviación Civil.

Aptitud Psicofísica. Demostrará su aptitud psicofísica basándose en el cumplimiento de los requisitos según el RAD 67 de este Reglamento.

Certificado Médico Clase II.

63.71 Habilitación por tipo de aeronaves.

a) Para ser habilitado en un nuevo Tipo de aeronave, el titular de una licencia vigente de auxiliar de a bordo deberá demostrar conocimientos en los puntos establecidos en 63.65 (d) de este RAD.

b) para esto, deberá haber aprobado satisfactoriamente un curso de transición en tierra del tipo de aeronave en la que se habilitará, debidamente reconocido por la Autoridad de Aviación Civil, en una empresa de servicios aéreos o en un centro de instrucción autorizado.

c) Deberá haber completado un mínimo de 5 horas de instrucción de vuelo, incluyendo 5 despegue y aterrizajes en el equipo en el que se habilitará, bajo la dirección de un supervisor de vuelo programado en adición a la tripulación mínima operacional.

63.73 Habilitación de supervisor de vuelo.

Para ser habilitado como supervisor de vuelo, el titular de una licencia de tripulante auxiliar de a bordo deberá demostrar ante la Autoridad de Aviación Civil lo siguiente:

a) Tener una licencia de (AA) vigente;

b) Tener por lo menos 1,500 horas de vuelo;

c) No haber sido sancionado por infracciones a la seguridad.

63.74 Atribuciones del supervisor de vuelo.

Además de las atribuciones propias de su licencia, el supervisor de vuelo tendrá las siguientes:

a) Ser responsable de la cabina de pasajeros bajo la dirección del capitán o copiloto al mando;

b) Cuidar que los miembros de la tripulación auxiliar de a bordo programada se encuentren en posesión de su licencia vigente y certificado medico;

c) Asegurar el desempeño eficiente de los tripulantes auxiliares en sus funciones, particularmente en lo que concierne al cumplimiento de las normas de seguridad establecidas en la legislación aeronáutica.

63.75 Renovación de la habilitación de supervisor de vuelo.

Para la renovación de la habilitación de supervisor de vuelo de tripulante auxiliar de a bordo, sólo requiere haber ejecutado no menos de 100 horas en los 12 meses procedentes a su renovación.

63.77 Habilitación de instructor en vuelo de tripulante auxiliar.

El solicitante para el otorgamiento de una habilitación de instructor de vuelo de auxiliar de a bordo, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Haber cumplido los 21 años de edad.

b) Demostrará a la Autoridad de Aviación Civil sus conocimientos sobre:

1) Técnicas de instrucción teórica y práctica;

2) Evaluación del progreso de los estudiantes en las asignaturas respectivas;

3) elementos de enseñanza;

4) Principios pedagógicos;

5) Preparación de programas de instrucción;

6) Utilización de ayudas pedagógicas;

7) Análisis y corrección de los errores de los estudiantes;

8) Técnicas de evaluación.

63.79 Experiencia de instructor de vuelo de tripulante auxiliar.

a) Ser titular de una licencia de auxiliar de a bordo, vigente;

b) Estar habilitado en el equipo en que ha de impartirse instrucción;

c) Tener no menos de 1,500 horas de vuelo como auxiliar de a bordo;

d) Tener no menos de 100 horas de vuelo en el equipo en que ha de impartirse instrucción.

63.81 habilitación y/o pericia de instructor de vuelo de tripulantes auxiliares.

El solicitante deberá haber aprobado un examen escrito en la Autoridad de Aviación Civil, sobre conocimientos técnicos y funciones de un instructor, así como fundamentos de enseñanza, y aprobar un examen práctico en tierra y en vuelo antes inspector de la Autoridad de Aviación Civil, durante la cual demostrará su idoneidad para impartir instrucción.

63.83 Atribuciones del instructor de vuelo de tripulante auxiliar.

a) El titular de la habilitación de instructor de auxiliar de a bordo, puede impartir instrucción inicial, de transición y de refrescamiento en tierra y en vuelo a titulares y/o aspirantes a licencia o habilitaciones de tripulantes.

b) El titular de una habilitación de instructor de auxiliar de a bordo, no puede realizar las tareas de un instructor a menos que dentro de los 24 meses procedentes:

1) Se haya desempeñado por lo menos tres meses como instructor de tripulante auxiliar y haya entrenado a no menos de 10 estudiantes en el curso de refrescamiento;

2) Haya aprobado una prueba de evaluación y actualización que acredite que el solicitante reúne los estándares requeridos en este RAD;

3) En el caso de no cumplir el requisito del párrafo (b)(1) de este RAD, será necesario aprobar un curso teórico y práctico de refrescamiento para instructor.

63.85 Repetición del examen escrito o práctico después de ser reprobado.

El solicitante de una licencia de auxiliar de a bordo o de una habilitación que hubiera sido reprobada en un examen escrito o la prueba práctica, puede rendir una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha en que fue reprobado.

b) Si fue reprobado en el examen teórico, tiene que presentar un certificado de una instrucción adicional en tierra firmada por un instructor habilitado.

c) Si fue reprobado en la prueba práctica, tiene que presentar un certificado de la instrucción en vuelo adicional, firmada por un instructor habilitado.

Apéndice "A" - Requisitos para la Licencia de Navegante de Vuelo

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "B" - Requisitos para los Cursos de Entrenamiento de Navegante de Vuelo

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "C" - Requisitos de Curso de Capacitación para Ingeniero de Vuelo

Resumen de curso de capacitación.

1) Formato.

Los resúmenes de los cursos teórico y de vuelo son independientes, cada uno debe estar contenido en un archivo y tener un índice.

Si un solicitante desea aprobar los cursos teóricos y de vuelo o ambos, estos deben ser combinados en un cuaderno archivo o folder de hojas con su respectivos índice. Se requieren cursos separados para cada tipo de avión.

2) Resumen del Curso Teórico.

i) No es obligatorio que los títulos del tema estén listados ni ordenados exactamente como en este párrafo.

Cualquier cambio de los temas es satisfactorio si todo el material enumerado esta incluido y por lo menos el mínimo de horas programadas sea asignada a cada tema.

Todo tema general debe ser dividido detalladamente mostrando los temas a ser tratados.

ii) Si el instructor del curso desea que se incluyan temas adicionales en el curriculum del curso teórico, tales como: Leyes internacionales, higiene de vuelo u otros que no son requeridos, las horas asignadas de estos temas adicionales no pueden incluirse en el mínimo de horas programadas de aula.

iii) Los siguientes temas y horas de aula son el mínimo programado para la aprobación de un curso inicial de capacitación teórica para ingeniero de vuelo. A continuación de la aprobación inicial de un curso de capacitación teórico, el interesado puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil competente, una relación en las horas programadas.

La aprobación de una reducción en las horas programadas aprobadas se basa en la efectividad del entrenamiento(AQP) debido al mejoramiento, calidad de instrucción o cualquier combinación de esto.

Las horas lectivas por curso son:

TEMAS	HORAS
Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD) y Reglamento del aire. Incluir las regulaciones de este Reglamento que se aplica a ingeniero de vuelo.	**20**
La teoría de Vuelo y Aerodinámica	**10**
Familiarización del Avión Incluir como apropiado: Las especificaciones. Características de construcción. Controles de vuelo. Sistema hidráulico. Sistema neumático. Sistema eléctrico. Antihielo y deshielo. Los sistemas de: Presurización y aire acondicionado. Los sistemas de vacío. Sistemas estáticos y pitot. Sistemas de instrumento. Los sistemas de aceite y combustible. El equipo de emergencia.	**90**
Familiarización con el Motor A incluir como apropiado: Las especificaciones. Características de construcción. La lubricación. La ignición. El carburador e inducción. Supercargadores y control de combustible. Los sistemas. Los accesorios. Las hélices. Los instrumentos. El equipo de emergencia.	**45**
Las Operaciones Normales de tierra El vuelo. A ser incluido como sea apropiado: Los Métodos de servicios y Los procedimientos.	**50**

La operación de todo el avión. Los sistemas. La operación completa del motor. Los sistemas. Carga, peso y balance. Los cómputos. Control de crucero (normal, largo alcance y máxima duración). Cómputo de combustible y potencia. La meteorología aplicable a la operación del motor.	
Operaciones de emergencia	**80**
Incluir como sea apropiado: El tren de aterrizaje, frenos y flaps. Los frenos de velocidad y dispositivos de borde de ataque. Los dispositivos de emergencia. La presurización y aire acondicionado. Los extinguidores portátiles de incendio. El control del humo e incendio de fuselaje. Pérdida de energía eléctrica. Control de incendio de motor. El arranque y apagado del motor. El oxígeno.	
El total (excluyendo al examen final)	**295**

Los temas arriba mencionados, excepto Teoría de Vuelo/Aerodinámica y Regulaciones, deben aplicarse al mismo tipo de avión en que el estudiante de ingeniero de vuelo va a recibir entrenamiento en vuelo y de acuerdo a los procedimientos establecidos por un explotador certificado en su Manual General de Operaciones.

Adicionalmente, el ingeniero de vuelo deberá recibir un curso de Adoctrinamiento del Manual General de Operaciones del explotador certificado con el que hizo el curso arriba mencionado, no menor de 40 horas, referente a los siguientes puntos:

(a) Responsabilidades y Obligaciones: Organización de la Operación;

(b) Análisis de Pistas y Rutas usadas por el explotador certificado: Especificaciones de Operaciones;

(c) política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas;

(e) Procedimientos en caso de Accidentes

(f) Política de Seguridad.

3) Resumen del curso de vuelo.

i) El curriculum de entrenamiento de vuelo debe incluir por lo menos 50 horas de instrucción de vuelo en un avión especificado en 63.37 (a).

El tiempo de vuelo requerido para la prueba práctica no podrá acreditarse como parte de la instrucción requerida de vuelo.

ii) Todo el entrenamiento de vuelo debe darse en el mismo tipo de avión.

iii) de acuerdo al tipo de avión, deben enseñarse los siguientes temas en el curso de capacitación de vuelo.

a) Los temas

Los deberes, obligaciones, procedimientos y operaciones normales a incluir como sea apropiado:

El prevuelo del avión.

Los procedimientos de arranque de motor, comprobación de potencia, comprobación pre-despegue, pos-aterrizaje y apagado del motor.

Control de potencia.

Control de temperatura.

Análisis de operación del motor.

Operación de todos los sistemas.

Administración de combustible.

Entradas y anotaciones en el libro de vuelo (log book).

Presurización y aire acondicionado.

El reconocimiento y corrección de mal funcionamiento en vuelo deberá incluir:

El análisis de operación anormal del motor.

El análisis de operación anormal de todos los sistemas.

La acción correctiva.

Operaciones de emergencia en vuelo a incluir como sea apropiado:

Control de fuego del motor.

Control de fuego en el fuselaje.

Control de humo.

Pérdida de potencia o presión en todo sistema.

Sobrevelocidad del motor.

La descarga o lanzamiento de combustible (dumping).

La extensión y retracción del tren de aterrizaje, flaps, freno aerodinámicos y spoilers.

El arranque y apagado del motor.

Uso del oxígeno.

iv) Si la Autoridad de Aviación Civil, considera que un simulador o dispositivo d vuelo para entrenamiento de ingenieros que reproduce precisamente, la funció y las características de control, pertenecientes a los deberes y responsabilidade del ingeniero de vuelo sobre el tipo de avión a ser volado, el tiempo d entrenamiento en vuelo puede ser reducido en una relación de 1 hora de tiemp de vuelo a 2 horas de tiempo de simulador de avión ó 3 horas de vuelo de dispositivo de entrenamiento, como sea el caso sujeto a las limitacione siguientes:

(a) Excepto lo mencionado en la subdivisión (b) de este párrafo, e tiempo requerido de instrucción de vuelo en un avión no podr ser menor de 5 horas.

(b) Con respecto a un estudiante de ingeniero de vuelo que posea pc lo menos una licencia de piloto comercial con habilitación d instrumentos, simulador de avión o una combinación d simulador de avión y dispositivos de entrenamiento, podr contarse a su favor el equivalente de 10 horas de las requerid del tiempo de instrucción de vuelo.

Sin embargo, no más de 15 horas de los dispositivos d entrenamiento de ingeniero de vuelo puede sustituirse por tiempo de instrucción en vuelo.

v) Para obtener crédito para tiempo de entrenamiento en vuelo, simulador de avió o dispositivos de entrenamiento, el estudiante de ingeniero de vuelo debe ocup la estación de ingeniero de vuelo y operar los controles.

b) Equipo del aula.

El equipo del aula deberá consistir en sistemas y dispositivos de entrenamiento y procedimientos (CPT) satisfactorios a la Autoridad de Aviación Civil, que duplican la operación de los sistemas del avión en que el estudiante recibirá su entrenamiento de vuelo.

c) Contratos o acuerdos.

(1) El operador de curso aprobado de ingeniero de vuelo podrá contratar con otras personas para obtener simuladores de avión, dispositivos de entrenamiento, avión u otro equipo adecuado.

(2) El explotador que ha sido aprobado para que conduzca ambos cursos de teoría y en vuelo para ingeniero de vuelo puede ser contratado por otros para dictar uno de los cursos, o el otro curso en su totalidad, pero no puede contratar a otro para dictar ambos cursos para el mismo tipo de avión.

(3) El explotador que tiene aprobación para impartir un curso en de teoría o en vuelo para ingeniero de vuelo para un tipo de avión, pero no de ambos cursos, no puede contratar otra persona para dictar ese curso en su totalidad o en parte.

(4) El explotador que contrata a otro para dictar un curso de ingeniero de vuelo, no puede autorizar o permitir que el curso sea dictado en parte o en su totalidad por una tercera persona.

(5) En todos los casos, el instructor del curso que está aprobado para impartir el curso, es responsable de la naturaleza y la calidad de la instrucción dada.

(6) Una copia de todo contrato, autorizado bajo este párrafo, debe ser anexada a cada una de la 3 copia del resumen del curso remitido para la aprobación.

d) Instructores.

(1) Solamente los ingenieros de vuelo con licencias y habilitaciones de instructor pueden dar la instrucción de vuelo requerida por este Apéndice en un avión, simulador o dispositivo de entrenamiento de ingeniero de vuelo.

(2) Debe haber un número suficiente de instructores calificados disponibles para prevenir una excesiva proporción de estudiantes a instructores.

e) Revisiones.

(1) Los pedidos para revisión de los resúmenes de curso, talleres instalaciones o del equipo deben seguir los procedimientos de aprobación original del curso.

Las revisiones deben registrarse en tal forma que una págir entera o páginas del resumen aprobado puedan quitarse y s reemplazadas por otras revisiones.

(2) La lista de instructores puede revisar en cualquier momento sin pedido de aprobación. Si los requisitos del párrafo (d) de es Apéndice se mantienen.

f) Registros e informes.

(1) El instructor del curso debe mantener el registro entrenamiento de estudiante, incluyendo un registro cronológic del curso, temas, exámenes, asistencia y calificaciones, por menos dos años después de que el estudiante se gradúe, abando el curso o fuese reprobado.

(2) Excepto por lo especificado en el párrafo (3) de esta sección, instructor del curso debe someter a la Autoridad de Aviaci Civil, no más tarde del 31 de enero de cada año, un informe pa el año calendario pasado, el cual incluirá:

(i) Nombre, fecha de graduación y matrícula de to estudiante;

(ii) Horas de clase teóricas y notas de todo estudiante;

(iii) horas de simulador, avión dispositivo de entrenamiento ingeniero de vuelo y notas de todo estudiante; y

(iv) Nombres de estudiantes desaprobados o que abandonarc con sus notas y las razones de interrupción o abando del curso.

(3) Si así fuese pedido, la Autoridad de Aviación Civil pue renunciar a los requisitos de informe del párrafo (2) de e sección para un curso aprobado de ingeniero de vuelo que s parte de un curso de capacitación aprobado bajo la sección "I del RAD 121.

g) Calidad de la Instrucción.

(1) La aprobación de un curso teórico se cancela cuando menos del 80 por ciento de los estudiantes aprueba el examen escrito en la Autoridad de Aviación Civil en el primer intento.

(2) La aprobación de un curso de vuelo se cancela cuando menos del 80 por ciento de los estudiantes pasan la prueba de práctica en la Autoridad de Aviación Civil en el primer intento.

(3) A pesar de los párrafos (1) y (2) de esta sección, la aprobación de un curso de teoría o en vuelo puede continuarse cuando la Autoridad de Aviación Civil encuentra:

(i) Que la relación del número de estudiante reprobados se obtuvo con menos de un número representativos; o

(ii) Que el instructor del curso ha tomado medios satisfactorios para mejorar la eficiencia del entrenamiento.

h) Limitación de tiempo.

Todo estudiante puede solicitar que se le permita tomar la prueba escrita y la prueba en vuelo dentro de los 90 días y hasta un año después de completar el curso de teoría.

i) Declaración de término del curso.

(1) El instructor del curso dará al estudiante que complete exitosamente un curso aprobado de capacitación de escuela de teoría de ingeniero de vuelo, un certificado de terminación exitosa del curso que indique la fecha del entrenamiento, el tipo de avión sobre el que se basó el curso de entrenamiento teórico y el número de horas recibidas en el curso, para que tome la prueba escrita en la Autoridad de Aviación Civil.

(2) El instructor del curso dará al estudiante que complete exitosamente un curso aprobado de capacitación de entrenamiento en vuelo de ingeniero de vuelo, un certificado de terminación exitosa del curso que indica la fecha del entrenamiento, el tipo de avión sobre el que se basó el curso de entrenamiento de vuelo, y el número de horas recibidas en el curso, para que tome la prueba de práctica en la Autoridad de Aviación Civil.

(3) El instructor del curso que es aprobado para que conduzca aml cursos de teoría y de vuelo, puede incluir ambos cursos en certificado, si reúne lo estipulado en los párrafos (1) y (2) de e sección.

(4) Los requisitos de este párrafo no se aplican a ningún explota de transporte aéreo con un curso de capacitación aprobado baj RAD 121, con tal que el estudiante reciba una licencia ingeniero de vuelo al término del curso.

j) Inspecciones.

La Autoridad de Aviación Civil, en cualquier momento o lugar, hará inspecciones necesarias para asegurar que la calidad y la eficiencia d instrucción se mantengan con las normas requeridas.

k) Cambio de propiedad, nombre o ubicación.

(1) En el caso de operarse una venta o una transferencia de dere de una institución que esté aprobada para impatir cursos teóric práctico (en vuelo), el nuevo propietario deberá acredita demostrar ante la Autoridad de Aviación Civil que posee condiciones de capacidad de idoneidad para poder impartir di instrucción, en caso contrario éste deberá obtener una nu aprobación siguiendo los procedimientos prescritos para ello, la autoridad correspondiente.

(2) La aprobación de un curso teórico o en vuelo para ingeniero vuelo no se invalida con un cambio en el nombre del curso qu informe a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días haberse efectuado el cambio. En este caso se emitirá aprobación correspondiente que autoriza el uso del nu nombre.

(3) La aprobación de un curso teórico o en vuelo para ingeniero vuelo no termina con un cambio en la ubicación de la institu que imparte el curso que se informe a la Autoridad de Aviac Civil dentro de los 30 días. La Autoridad de Aviación C emitirá una carta nueva de aprobación, conociendo la nu ubicación sobre el aviso que recibió dentro de ese tiempo, si que encuentra que las nuevas instalaciones son adecuadas.

l) Cancelación de aprobación.

(1) No poder cumplir o mantener los requisitos de este apénd necesarios para la aprobación de un curso teórico o en vu para ingeniero de vuelo, es razón para la cancelación de aprobación.

(2) Si un instructor del curso desea voluntariamente terminar el curso, deberá notificar a la Autoridad de Aviación Civil por escrito y devolver la última carta de aprobación.

m) Duración.

La aprobación para impartir cursos de capacitación en tierra y en vuelo, tendrá una duración de 24 meses después de los mismos haber sido autorizados, con excepción de los cursos de capacitación que son dirigidos a Ingenieros de Vuelo.

n) Renovación.

(1) La renovación de la aprobación para dictar un curso teórico o en vuelo para ingeniero de vuelo, está condicionada al cumplimiento del instructor de los requisitos de ese Apéndice.

(2) La solicitud para una renovación puede hacerse a la Autoridad de Aviación Civil en cualquier momento dentro de los 60 días antes de la fecha de término.

o) Aprobación del instructor del curso.

El solicitante para la aprobación de un curso de teoría o en vuelo para ingeniero de vuelo, o ambos, debe cumplir todos los requisitos de ese Apéndice, concerniente al curso, adicionando la solicitud, aprobación y comunicación de la aprobación de ese curso o cursos.

p) Elegibilidad para pruebas prácticas.

El solicitante para licencia de ingeniero de vuelo y su habilitación bajo lo prescrito en el RAD 63.37 (b)(6) no es elegible para tomar la prueba práctica, a menos que él hubiese completado exitosamente y aprobado un curso teórico de Ingeniero de Vuelo, en el mismo tipo de avión en que él haya recibido, completado y aprobado la instrucción práctica de vuelo.

Apéndice "D" - Requisitos del Curso de Capacitación Inicial para Tripulantes Auxiliar de A Bordo (AA)

1) Temas Generales.

a)	Legislación y regulaciones aeronáuticas y de la OACI	12 Horas
b)	Reglamento del Aire	04 Horas
c)	Meteorología y Aerodinámica básica	04 Horas
d)	Medicina Aeroespacial	08 Horas
e)	Relaciones Humanas	08 Horas
f)	Inglés técnico Aeronáutico	08 Horas
g)	Primeros Auxilios	12 Horas

2) Adoctrinamiento del Manual General de Operaciones (MGO) del explotador.

a)	Deberes y Responsabilidades/Autoridad del Piloto	08 Horas
b)	Política de Pasajeros, Carga y Mercancías Peligrosas	06 Horas
c)	Prevención y Procedimientos en caso de accidente	08 Horas
d)	Seguridad: Pasajeros y equipajes; Interferencia Ilícita	04 Horas
e)	Documentación de a bordo	02 Horas

3) Para cada Tipo de Avión.

a)	Uso del equipo de primeros auxilios	04 Horas
b)	Procedimientos de emergencia/Coordinación de la Tripulación	12 Horas
c)	Procedimientos de Evacuación/Coordinación de la Tripulación (Teoría y Práctica)	08 Horas
d)	Familiarización y uso de los equipos del avión	16 Horas
e)	Supervivencia en mar y en selva (Teoría)	06 Horas
f)	Amarizaje	06 Horas
	TOTAL:	**138 Horas**

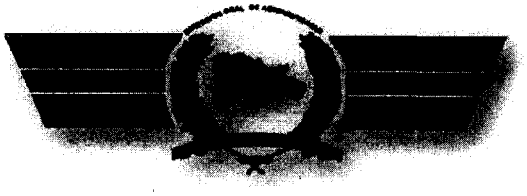
a) Para el curso de refrescamiento deberán completarse los puntos 1, 2 y 3 de este apéndice y los mismos tendrán una duración de 16 horas.

b) Para el curso de transición deberá cumplirse únicamente con el punto 3 de éste Apéndice y el mismo tendrá una duración mínima de 24 horas.

c) Para el curso de Adoctrinamiento en una empresa de servicios aéreos distinta a aquella en la que el tripulante auxiliar de abordo prestaba servicio durante los últimos 3 meses, siempre que el titular se encuentre habilitado en el mismo tipo de avión del curso, deberá completar los puntos 2 y 3 de este Apéndice, excepto el punto 3(f) (ditching). Dicho curso tendrá una duración mínima de 16 horas.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



RAD 65

- LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

RAD 65 - Licencia de Personal de Mantenimiento No Tripulante y Despachadores de Vuelo

Indice

Sección "A" - Generalidades

65.1 Aplicabilidad.
65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo
65.11 Solicitud y expedición.
65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.
65.15 Duración de la licencia.
65.16 Cambio de nombre, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.
65.17 Pruebas: Procedimientos generales.
65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.
65.19 Repetición de pruebas.
65.20 Solicitudes, Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación, reproducción o alteración.
65.21 Cambio de dirección.
65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.
65.33 Requisitos generales de elegibilidad.
65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.
65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.
65.38 Expedición Simultánea de dos Habilitaciones de Controlador (a) Tránsito Aéreo.
65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.
65.41 Validez de las habilitaciones.
65.43 Desempeño de labores.
65.44 Uso de drogas prohibidas.
65.45 Mal uso del alcohol.
65.47 Máximo de horas.
65.49 Reglas de operación general.
65.50 Requisitos de vigencia.

Sección "C" - Despachadores de vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.
65.55 Requisitos de conocimientos.
65.57 Requisitos de experiencia.
65.59 Requerimientos de destreza.
65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente de despachador de vuelo.
65.61 Cursos para despachadores de vuelo.

Sección "D" - Técnico(a) Mecánico(a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).
65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.
65.73 Habilitaciones.
65.75 Requisitos de conocimientos.
65.77 Requisitos de experiencia.
65.79 Requisitos de habilidades.
65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.
65.81 Privilegios y limitaciones generales.
65.85 Habilitaciones de aeronave; Privilegios adicionales.
65.86 Habilitaciones de motor; Privilegios adicionales.
65.89 Exhibición de la licencia

Sección "E" - Autorización de Inspección Limitada

Ver página respectiva

Sección "F" - Reparadores Aeronáuticos

Ver página respectiva

Sección "G" - Inspector de Mantenimiento

Ver página respectiva

Sección "H" - Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.
65.601 Requisitos mínimos.
65.603 Experiencia.
65.605 Pericia..
65.607 Requisitos Psicofisicos.
65.609 Validez de la habilitación.

Apéndice del RAD 65

Apéndice "A" - Cursos para despachadores de vuelo.

REGLEMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
RAD 65
LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACION DE VUELO

Sección "A" - Generalidades

65.1 Aplicabilidad.

Este Reglamento prescribe los requisitos para la expedición de las siguientes licencias y sus habilitaciones asociadas, y las reglas generales de operación para los titulares de esas licencias y sus habilitaciones:

1) Controladores de Tránsito Aéreo;

2) Despachadores de aeronaves;

3) Mecánicos;

4) Reparadores aeronáuticos;

5) Inspectores de Mantenimiento;

6) Especialistas de Información Aeronáutica (AIS);

65.3 Licencias y Habilitaciones al Personal Extranjero que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo.

No se emitirá licencia o convalidación bajo las secciones "D", "F" y "G" de este Reglamento en el país, a ninguna persona que no sea ciudadano dominicano o ciudadano extranjero residente, a menos que la Autoridad Competente de Aviación Civil lo encuentre necesario para la operación o aeronavegabilidad continuada de una aeronave civil registrada con matrícula dominicana, siempre y cuando reúna los requisitos que se prescriben para su obtención.

65.11 Solicitud y expedición.

a) La solicitud para una licencia y la habilitación de clase apropiada, o para una habilitación adicional, bajo este RAD, debe ser hecha de la forma y manera establecida por la Autoridad Competente de Aviación Civil. Cualquier persona que no sea ciudadano dominicano residente legal que solicite cualquier licencia o habilitación, deberá observar los procedimientos establecido por la Autoridad Competente de Aviación Civil.

b) El solicitante que cumpla los requisitos de este RAD, tiene el derecho de obtener una licencia y habilitación apropiada.

c) A menos que la Autoridad Competente de Aviación de Civil lo autorice, la persona que posea cualquiera de la licencia citadas en 65.1 y que haya sido suspendido no podrá ejercer ningún trabajo para la cual esté habilitado durante el tiempo que dure la suspensión.

d) A menos que en la orden de cancelación o suspensión señale otra cosa:

1) La persona cuya licencia o habilitación es cancelada no podrá solicitar la misma clase de licencia o habilitación hasta un año posterior a la cancelación;

2) La persona cuya licencia o habilitación de mecánico, técnico de mantenimiento, inspector de mantenimiento o reparador aeronáutico es cancelada, no podrá solicitar ninguna de estas licencias o habilitaciones hasta un año posterior a la cancelación.

65.12 Delitos que involucran alcohol y drogas.

a) El dictamen de una sentencia de culpabilidad por violación a las leyes de la República Dominicana, relacionado con el cultivo, procesamiento, venta, posesión, transporte, importación o exportación ilegal de narcóticos, drogas, marihuana, depresivos o drogas estimulantes o sustancias controladas es motivo de:

1) El rechazo a cualquier solicitud de una licencia o habilitación emitida baja este RAD por un período de por lo menos 1 año después del cumplimiento de la condena;

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

b) La comisión de un acto prohibido por 91.19 (a) de este Reglamento es causa de:

1) Rechazo de una solicitud para cualquier licencia o habilitación expedida bajo este RAD por un período de por lo menos 1 año después de la fecha de cometido el acto;

2) Suspensión de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

65.15 Duración de la licencia.

a) Una licencia emitida bajo este RAD mantiene su vigencia hasta que ésta sea entregada, suspendida o cancelada. La vigencia se encuentra condicionada al vencimiento del certificado de aptitud psicofísica el cual tiene una duración de 2 años.

b) A menos que sea entregada, suspendida o revocada una licencia de reparador es válida hasta que el titular es relevado de las obligaciones para las cuales el titular fue empleado y certificado.

c) El titular de una licencia o de una habilitación emitida bajo este RAD que es suspendido, o cancelado o que no se extendió su validez, deberá devolverla a la Autoridad Competente de Aviación Civil.

65.16 Cambio de nombre, reemplazo de licencia por pérdida o destrucción.

a) Una solicitud para cambio de nombre y/o apellido en una licencia emitida bajo este Reglamento, deberá estar acompañada por el acta de nacimiento, orden de una corte u otro documento que verifique el cambio. Estos documentos son retornados al solicitante después de ser inspeccionados.

b) La solicitud para el reemplazo de una licencia por pérdida o destrucción deberá ser tramitada mediante una solicitud dirigida a la Autoridad de Aviación Civil. Esta solicitud deberá:

1) Contener el nombre de la persona a quien la licencia le fue emitida, dirección postal permanente, número de cédula de identidad y electoral, fecha de nacimiento y toda información referente al tipo de habilitación, número y fecha de emisión de la licencia; y

2) Cumplir con los requisitos de pago establecidos por la Autoridad Competente de Aviación Civil, para este fin;

4) Una fotografía 2 x 2 de frente.

c) Una solicitud para el reemplazo de una certificación de aptitud psicofísica por pérdida o destrucción deberá ser dirigida a la Autoridad Competente de Aviación Civil, cumplir los requisitos del pago correspondiente y adjuntar las razones que motivan esta solicitud.

d) La persona a la cual una habilitación o un certificado médico o ambas, le fue emitida bajo este Reglamento y han sido perdidas, pueden solicitar ante la Autoridad Competente de Aviación Civil, una constancia de que estas certificaciones le han sido emitidas con anterioridad. Está constancia deberá ser portada por el interesado por un período que no excederá de 30 días, mientras reciba un duplicado de certificado bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección, a menos que él haya sido notificado que sus certificado médico ha sido revocado o anulado. La solicitud de requisito deberá ser hecha en la forma establecida en (b) o (c) de esta sección.

65.17 Pruebas: Procedimientos generales.

a) Las pruebas establecidas por o, bajo este Reglamento serán fijadas en las fechas, lugares y por la persona designada por la Autoridad Competente de Aviación Civil.

b) El grado de evaluación mínimo para la aprobación de toda prueba es 70 por ciento.

65.18 Pruebas escritas: Fraude u otras conductas no autorizadas.

a) Excepto que esté autorizado por la Autoridad Competente de Aviación Civil, ninguna persona puede:

1) Copiar, o intencionalmente sustraer una prueba escrita, bajo este RAD;

2) Dar o recibir de otra persona, cualquier parte o copia de esa prueba;

3) Dar ayuda en esta prueba o recibir de alguna persona durante el período que esta siendo realizada;

4) Tomar ninguna parte de esa prueba en beneficio de otra persona;

5) Usar cualquier material o ayuda durante el período que esta prueba está siendo realizada;

6) Intencionalmente causar, asistir o participar en cualquier acto prohibido en este párrafo.

b) Ninguna persona comprometida en un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección tiene derecho de obtener una licencia o habilitación de instructor bajo este RAD, por el período de 1 año después de la fecha de ese acto. En suma, la comisión de dicho acto es motivo de suspensión o cancelación de cualquier licencia, o habilitación en posesión de esta(s) persona(s).

65.19 Repetición de pruebas.

Un solicitante para una licencia y habilitación o habilitaciones adicionales, que haya sido reprobado en sus pruebas escritas, orales o prácticas puede solicitar una nueva prueba:

a) Después de 30 días de la fecha que el solicitante ha sido reprobado; o

b) Antes de que los 30 días hayan expirado, si el solicitante presenta un documento firmado por una persona titular de la licencia y habilitaciones que el solicitante desea certificando que le ha impartido al solicitante instrucción adicional al solicitante y que él considera al solicitante capacitado para una repetición de las pruebas.

65.20 Licencias, libros de vuelo, reportes y registros (records): Falsificación reproducción o alteración.

a) Ninguna persona puede hacer o causar que se haga:

1) Declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, cualquier solicitud para una licencia o habilitación bajo este RAD;

2) Anotaciones fraudulentas o intencionalmente falsas en los libros de vuelo registros (records) o reportes que es necesario mantener, hacer o ser usados, para cumplir con los requisitos de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD.

b) La comisión de cualquier acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta sección por cualquier persona, es una razón para suspender o inhabilitar a todo titular de una licencia o habilitación emitida por la Autoridad Competente de Aviación Civil.

65.21 Cambio de dirección.

Dentro de los 30 días después de cualquier cambio de dirección permanente el titular de una licencia emitida bajo este RAD deberá notificar a la Autoridad Competente de Aviación Civil, indicando por escrito su nueva dirección.

65.23 Rechazo y/o negación para someterse a una prueba de alcohol y/o drogas.

a) Esta sección se aplica a toda persona que efectúa una de las funciones listadas en el párrafo siguiente para un explotador o transportador aéreo, o Autoridad Competente de Aviación Civil:

1) Tripulación de vuelo;

2) Personal auxiliar de a bordo;

3) Instructores de vuelo o teórico (se incluyen los instructores ATC);

4) Despachadores de vuelo;

5) Personal de mantenimiento;

6) Controladores(as) de tránsito aéreo;

7) Especialista de información de aeronáutica (AIS).

b) La negativa del titular de una licencia, emitida bajo este RAD, para ser sometido a una prueba de drogas y/o alcohol especificada en este Reglamento, cuando sea requerido por el empleador o autoridades competentes en circunstancias especificadas, es causa para:

1) El rechazo de la solicitud para cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD por un período mínimo de (1) año después de la fecha de la negativa; y

2) Suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación emitida bajo este RAD.

Sección "B" - Controladores de Tránsito Aéreo

65.31 Requisitos, habilitaciones y calificaciones.

Nadie puede actuar como controlador(a) de tránsito aéreo en una dependencia de contro de tránsito aéreo de aeronaves civiles, a menos que:

a) Sea titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con, por lo menos, una d las habilitaciones otorgadas bajo esta sección;

b) Toda persona que cumpla funciones de controlador(a) de tránsito aéreo, deberá poseer al menos un certificado médico Clase III otorgado bajo el RAD 67.

c) Las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo serán las siguientes:

1) Habilitación de control de aeródromo;

2) Habilitación de control de aproximación;

3) Habilitación de control radar de aproximación;

4) Habilitación de control radar de presión para la aproximación;

5) Habilitación de control de área; y

6) Habilitación de control radar de área;

65.33 Requisitos generales de elegibilidad.

Para ser elegible a una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo se requiere:

a) Tener entre 18 y 25 años de edad;

b) Hablar correctamente los idiomas español e ingles, de tal manera que no se teng impedimento que pueda afectar adversamente a las radiocomunicaciones;

c) Cumplir con 65.35;

d) Certificación de haber completado satisfactoriamente la educación a nivel med (bachillerato).

65.35 Requisitos de conocimientos y experiencia.

a) Conocimientos: El (la) solicitante de la licencia de controlador de tránsito aéreo: Habi demostrado un nivel de conocimientos que corresponda al (a la) titular de una licencia de controlador (a) de tránsito aéreo, como mínimo en los temas siguientes:

1) **Derecho Aéreo:** Disposiciones y reglamentos pertinentes al (a la) controlador (a) de tránsito aéreo;

2) Los métodos y procedimientos de control de tránsito aéreo, tal y como aparecen en el manual de procedimientos de los servicios de tránsito aéreo.

3) **Procedimientos operacionales:** Procedimientos de control de tránsito aéreo, comunicaciones, radiotelefonía y fraseología (de rutina, no de rutina y de emergencia); utilización de los documentos aeronáutico pertinentes; métodos de seguridad relacionados con los vuelos.

4) Los principios de navegación aéreo, los principios, limitaciones y precisión de los sistema de navegación aérea y ayudas visuales;

5) **Meteorología Aeronáutica:** Utilización y evaluación de la documentación e información meteorológicas; origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría.

6) **Conocimientos generales:** Principios de vuelos, principios relativos de la operación y funcionamiento de las aeronaves, los grupos motores y los sistemas, la performance de aeronaves en lo que afecte las operaciones de control de tránsito aéreo.

7) **Equipo de control de tránsito aéreo:** Principios, utilización y limitaciones del equipo que se emplee en el control de tránsito aéreo.

b) **Experiencias:** El solicitante habrá completado un curso impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil o por un Centro de instrucción reconocido por la OACI y como mínimo tres meses de servicio satisfactorio dedicado al control efectivo del tránsito aéreo bajo la supervisión de un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a) para proporcionar entrenamiento en el trabajo y haber sido certificado por el supervisor de turno correspondiente. Los requisitos de experiencia especificados para las habilitaciones de controlador(a) de tránsito en 65.37 podrán acreditarse como parte de la experiencia que se especifica en este párrafo.

65.37 Requisitos para obtener una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo.

Los aspirantes a una habilitación de controlador(a) de tránsito aéreo deberán cumplir con lo siguiente:

A. Conocimientos.- El (la) solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas siguientes, en la medida que afecten a su esfera de responsabilidad:

a) **Habilitación de control de aeródromo:**

1) Disposición general del aeródromo, características físicas y ayudas visuales;

2) Estructura y clasificación del espacio aéreo;

3) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

4) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

5) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

6) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

7) Características del tránsito aéreo;

8) Fenómenos meteorológicos;

9) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

b) **Habilitación de control de aproximación y de control de área:**

1) Estructura del espacio aéreo;

2) Reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;

3) Instalaciones y servicios de navegación aérea;

4) Equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;

5) Configuración del terreno y puntos de referencia destacados;

6) Características del tránsito aéreo;

7) Fenómenos meteorológicos;

8) Planes de emergencia, y de búsqueda y salvamento.

c) **Habilitaciones de radar de aproximación, de radar de aproximación de precisión de control radar de área:** El (la) solicitante reunirá los requisitos que se especifican e b) en la medida que afecten en la esfera de responsabilidad; además, habrá demostrad un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, con mínimo a los temas adicionales siguientes:

1) Principios, utilización y limitaciones del radar, otros sistemas de vigilancia equipo conexo; y

2) Procedimientos para proporcionar como proceda servicios de aproximación, de aproximación de precisión o de control radar de área, comprendidos los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno.

B. **Experiencia.-** El(la) solicitante:

a) Habrá completado satisfactoriamente un curso impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil, o por un Centro de instrucción de Aviación Civil reconocido por OACI; y

b) Habrá prestado satisfactoriamente, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) de tránsito aéreo debidamente habilitado(a), en un plazo de seis (6) meses inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud, para optar por:

1) **Habilitación de control de aeródromo**: Servicio de control de aeródromo durante un período no inferior a 90 horas o a un mes, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación;

2) **Habilitación de control de aproximación, radar de aproximación, de área o de radar de área:** El servicio de control cuya habilitación se desee, durante un período no inferior a 180 horas o a 3 meses, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación; y

3) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** No menos de 200 aproximaciones de precisión, de las cuales no más de 100 se hayan realizado en simulador radar aprobado para ese fin por la Autoridad de Aviación Civil. No menos de 50 de esas aproximaciones de precisión se habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación; y

c) Si las atribuciones de la habilitación para control radar de aproximación incluyen las aproximaciones con radar de vigilancia, la experiencia incluirá como mínimo 25 aproximaciones con indicador panorámico (PPI) con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicita la habilitación, bajo la supervisión de un(a) controlador(a) radar de aproximación debidamente habilitado(a).

C. Pericia.- Habrá demostrado, a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de control seguro, ordenado y expedito.

65.38 Expedición simultánea de dos habilitaciones de controlador (a) de tránsito aéreo:

Cuando se soliciten simultáneamente dos habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo, la autoridad otorgadora de licencias determinará los requisitos pertinentes basándose en los requisitos de cada habilitación. Estos requisitos no serán inferiores a los de la habilitación de mayor exigencia.

65.39 Atribuciones del (de la) titular de las habilitaciones de controlador(a) de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Con sujeción a los requisitos establecidos en 65.15 y 65.41, las atribuciones del (de la titular de una licencia de controlador(a) de tránsito aéreo con una o más de las habilitacione que se indican a continuación serán:

a) **Habilitación de control de aeródromo:** Proporcionar o supervisar como s proporciona el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el cual el (la) titular de l licencia esté habilitado(a);

b) **Habilitación del control de aproximación:** Proporcionar o supervisar como s proporciona el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los qu el (la) titular de la licencia esté habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo qu esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;

c) **Habilitación de control radar de aproximación:** Proporcionar y/o supervisar como s proporciona el servicio de control radar de aproximación con radares u otros sistemas d vigilancia en el aeródromo o aeródromos para los que el (la) titular de la licencia est habilitado(a), dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de l dependencia que presta el servicio de control de aproximación. Con sujeción al cumplimient de las disposiciones de 65.37 B. (c), las atribuciones incluirán el desempeño de funciones e aproximaciones con radar de vigilancia;

d) **Habilitación de control radar de precisión para la aproximación:** Proporcionar y/ supervisar como se proporciona el servicio radar de precisión para la aproximación en aeródromo para el que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a);

e) **Habilitación de control de área:** Proporcionar y/o supervisar como se proporciona servicio de control de área dentro del área de control o parte de la misma para la que el (l titular de la licencia esté habilitado(a);

f) **Habilitación de control radar de área:** Proporcionar y/o supervisar como s proporciona el servicio de control de área con radar, dentro del área de control o parte de l misma para la que el (la) titular de la licencia esté habilitado(a).

65.41 Validez de las habilitaciones.

La habilitación perderá su validez cuando el (la) controlador(a) de tránsito aéreo hay dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere durante seis (06) meses o má tratándose de habilitaciones de control de aeródromo, control de aproximación y control d área, o durante tres (03) meses o más, tratándose de habilitaciones de control radar d aproximación, control radar de precisión para la aproximación y control radar de área. L habilitación seguirá sin validez mientras la Autoridad de Aviación Civil no haya comprobad nuevamente la aptitud del (de la) controlador(a) para ejercer las atribuciones correspondientes la habilitación.

Con la finalidad de mantener vigente su (s) habilitación (es), el (la) controlador (a) de tránsit aéreo deberá demostrar que ha cumplido con el ejercicio de sus atribuciones, por lo meno

durante 30 horas al mes en los últimos dos (2) meses y contar con la calificación satisfactoria de un instructor de entrenamiento en el trabajo.

En el caso de que el (la) controlador (a) haga uso de sus vacaciones, permisos o comisión de servicio, que no le permitan mantenerse en el uso de sus atribuciones por espacio máximo de dos (02) meses, bastará con la calificación del supervisor para mantener la vigencia de su(s) habilitación (es).

65.43 Desempeño de labores.

a) Un (a) controlador(a) de tránsito aéreo debe desempeñar sus funciones de acuerdo a las limitaciones de su habilitación, y a los procedimientos y prácticas prescritas en los manuales previstos para la seguridad, orden y fluidez del tránsito aéreo.

b) Un (a) controlador(a) habilitado para el control de aeródromo puede ocupar cualquier posición operativa en la torre de control a la que está habilitado, sin embargo no puede emitir autorizaciones de vuelo por instrumento (IFR) sin la autorización del control de aproximación o área.

c) Un(a) controlador(a) que no posea una habilitación correspondiente a una determinada posición de control, puede actuar en esa posición bajo la supervisión de un controlador(a) que posea la habilitación respectiva para dicha posición.

d) Un controlador(a) de tránsito aéreo no deberá impartir instrucción en un ambiente operacional, a menos que la Autoridad de Aviación Civil lo autorice expresamente, otorgándole la designación de instructor para entrenamiento en el trabajo.

e) La Autoridad Competente de Aviación Civil no puede a sabiendas emplear a cualquier persona, ni cualquier persona puede trabajar para los Servicios de Transito Aéreo, ya sea en forma directa o por contrato, para que cumpla cualquier función de Control de Transito Aéreo, si la persona tiene un resultado positivo en la prueba de droga o se ha negado a someterse a esa prueba.

f) La Autoridad Competente de Aviación Civil no puede utilizar a ningún contratista para que efectúe cualquier función de Control de Transito Aéreo, a menos que la Autoridad Competente de Aviación Civil ponga a prueba a cada empleado para tal función.

65.44 Uso de drogas prohibidas.

a) Ninguna persona podrá ejercer como controlador de tránsito aéreo mientras esa persona esté bajo los efectos de estupefacientes, drogas o alcohol.

65.45 Mal uso del alcohol.

1) Este RAD se aplica a empleados que efectúan servicio de control de tránsito aéreo en una Dependencia de Control de Transito Aéreo.

2) **Concentración de alcohol.** Ningún controlador de Tránsito Aéreo deberá reportarse a servicio o permanecer en servicios durante el desempeño de sus funciones "mientras ha tomado alcohol en una concentración de 0.04% ó mâs". Ningún superior que tenga conocimiento de que un controlador(a) ha consumido o muestre evidencia de haber consumido alcohol, deberá permitir que ese controlador efectúe o continúe efectuando las funciones de Control de Transito Aéreo.

3) **Empleo de alcohol en el servicio:** Ningún controlador deberá ingerir alcohol mientras efectúa sus funciones, ningún superior que tenga conocimientos de que el controlador está ingiriendo alcohol mientras efectué las funciones a su cargo deberá permitir que el controlador continúe efectuando dichas funciones.

4) **Uso de alcohol antes del trabajo**. Ningún controlador deberá efectuar servicio de Control de Transito Aéreo dentro de las 8 horas de haber ingerido alcohol. Ningún superior que tenga conocimiento de que tal empleado ha estado ingiriendo alcohol dentro de las 24 horas deberá permitir al empleado que efectúe o continúe efectuando dicho servicio.

5) **Uso de alcohol a continuación de un accidente:** Ningún empleado, que tenga conocimiento de un accidente que involucró un avión para el cual él haya efectuado la función de seguridad próximo al momento del accidente, deberá ingerir alcohol durante las siguientes ocho (8) horas después del accidente, a menos que se le haya practicado una prueba post accidente, o el encargado haya determinado que la actuación del empleado no pudo haber contribuido a accidente.

6) **Rehusarse a someterse a la prueba de alcohol solicitada:** Ningún controlador deberá rehusar a someterse a una prueba al azar de alcohol o a una prueba post accidente. Ningún encargado deberá permitir que un empleado que se niega a someterse a tal prueba efectúe o continúe con las funciones a su cargo.

65.47 Máximo de horas.

Excepto en caso de emergencia, los Controladores de Tránsito Aéreo para todas las dependencias estarán sujetos al régimen de turnos y limites de horas de servicio establecidos en el Reglamento de Deberes y Funciones del Personal de Control de Tránsito Aéreo.

65.49 Reglas de operación general.

a) Todo controlador de tránsito aéreo debe ser portador de su respectivo certificado médico vigente en el momento del desempeño de sus funciones.

b) Toda persona que posee una licencia de controlador de tránsito aéreo deberá tenerla disponible cuando efectúa sus tareas en una dependencia de control de tránsito aéreo, y deberá presentar su licencia y su certificado médico para inspección, a pedido de la Autoridad Competente de Aviación Civil.

c) Un controlador de tránsito aéreo no podrá desempeñar sus funciones durante cualquier período de deficiencia física, que lo haga incapaz de reunir los requisitos físicos para su certificado médico vigente. Sin embargo, si la deficiencia es temporal, él puede efectuar servicios que no sean afectados por tal deficiencia siempre que otro controlador titular de una licencia y habilitado esté presente en el servicio.

d) Un controlador de tránsito aéreo titular de una licencia no puede desempeñar sus funciones con un equipo que haya sido encontrado inadecuado.

e) El titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo o un solicitante de ella deberá someterse a cualquier prueba que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil y colaborar absolutamente con la realización e implementación de dicha prueba.

65.50 Requisitos de vigencia.

La licencia es un documento de carácter definitivo, sin embargo el ejercicio de las funciones que la misma faculta, queda en suspenso en los casos en que:

a) Su titular permanezca inactivo de la función aeronáutica, un tiempo mayor que el establecido para cada caso;

b) Se interrumpa o caduque la validez de la aptitud psicofísica;

c) El programa de entrenamiento permanente o refrescamiento no haya sido cumplido por el titular;

d) Su titular haya sido inhabilitado temporal o definitivamente para la función de Controlador de Tránsito Aéreo que se trate, por infracciones cometidas a las disposiciones legales y reglamentarias en vigencia;

e) Cuando se encuentre en un proceso de evaluación de su capacidad operativa, cuando así lo disponga la Autoridad Competente de Aviación Civil.

Sección "C" - Despachadores de Vuelo

65.51 Requisitos para la licencia.

El solicitante de una licencia de un despachador de vuelo deberá reunir los siguientes requisitos:

Edad.- No ser menor de 18 años.

Conocimientos.- Demostrará ante la Autoridad de Aviación Civil sus conocimientos sobre:

a) Legislación aeronáutica;

b) Debe hablar, escribir y entender el idioma español y por lo menos leer el idioma técnico inglés, o tendrá una limitación escrita en su licencia;

c) Las características de una aeronave especialmente en lo concerniente a la performance, e interpretación de los diagramas de distribución de la carga;

d) Planificación del vuelo respecto al peso y balance según el tipo de aeronave de la que se trate;

e) Fundamentos de meteorología;

f) Conceptos de navegación aérea;

g) Conceptos de aerodinámica;

h) Materiales inflamables, uso de oxígeno;

i) Descompresión;

j) Disposiciones y reglamentaciones relativas al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

65.55 Requisitos de conocimientos.

a) El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe pasar una prueba escrita en:

1) Las regulaciones que se aplican a las obligaciones de un despachador de vuelo;

2) El sistema general de recolección y divulgación de los informes del tiempo;

3) Interpretación de los reportes del tiempo en aviación incluyendo la observación y los símbolos que se prescriben en el AIP;

4) Los fundamentos de la meteorología que se aplican particularmente a las operaciones aéreas:

i) Mapas de los vientos de superficie y altura, características generales de las masas de aire, sistema frontal incluyendo sus símbolos y nomenclatura;

ii) Forma de las nubes y su importancia, y

iii) Formación de hielo, turbulencias, tormentas, niebla a bajas alturas, vientos de altura, patrón de presión de vuelo, la influencia en las condiciones meteorológicas en tierra y principios generales de los pronósticos y su análisis.

5) Principios de navegación aérea particularmente respecto a la operación instrumental y procedimientos.

6) Facilidades de comunicación y procedimientos.

7) Facilidades a la navegación aérea y procedimientos.

8) Procedimientos del control de tráfico aéreo.

b) Un informe de la prueba es enviado al solicitante. La nota aprobatoria es evidencia, por un período de 24 meses después de la fecha de haber rendido la prueba, de que el solicitante ha cumplido con este requisito.

65.57 Requisitos de experiencia.

El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe presentar documentación y evidencia que satisfaga a la Autoridad de Aviación Civil, de que él tiene la experiencia prescrita en todos los párrafos que siguen.

a) Un total, de por lo menos dos (2) de los tres (3) años anteriores a la fecha de la solicitud, en programas de operaciones de transporte, o alguna otra operación aérea que la Autoridad de Aviación Civil encuentre equivalentes en experiencia.

1) Como piloto miembro de una tripulación.

2) Como un radio operador aéreo, operador de radio en tierra.

3) Como un navegante de vuelo.

4) Como un meteorólogo.

5) Haber realizado deberes de un despachador de vuelos como asistente; o

6) Haber realizado otros deberes que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que proporciona experiencia equivalente.

b) Un total de por lo menos dos (2) de los tres (3) años anteriores a la fecha de la solicitud como controlador de tráfico aéreo en ruta o en la torre de control.

c) Un total de uno (1) de los doce (2) años anteriores a la fecha de la solicitud, como asistente a un programa de despachador de aviones de transporte y haber realizado despacho de aviones bajo la supervisión directa de un despachador con licencia.

d) Dentro de los 90 días anteriores a la fecha de la solicitud, haya completado con éxito un curso de instrucción aprobado por la Autoridad de Aviación Civil adecuado para el entrenamiento de despachador de vuelo.

El solicitante tendrá derecho a acreditar cualquier combinación de experiencia en el párrafo (a) o párrafo (a) y (b), de esta sección, si el agregado de experiencia es por lo menos de dos (2) años.

65.59 Requerimientos de destreza.

El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe aprobar un examen escrito.

a) Con respecto a un tipo cualquiera de aeronave grande usada en transporte aéreo. En limitaciones de peso y balance:

1) Limitaciones de peso y balance;

2) Limitaciones en la performance de operación;

3) Uso de las cartas de control de crucero;

4) Capacidad de combustible y aceite y el régimen de consumo;

5) Uso de manual de operaciones.

b) En las características de rutas aéreas y aeropuertos particularmente en lo referente a:

1) Areas de aterrizaje;

2) Facilidades de aterrizaje;

3) Facilidades y procedimientos en la aproximación y el aterrizaje.

c) En el uso y limitaciones de los altímetros de tipo sensible;

d) En la aplicación disponible de los pronósticos del tiempo y reportes que determinen el tiempo para el vuelo en condiciones de seguridad;

e) En el uso de la guía del despachador y del manual de información de vuelo (AIP);

f) En despachar y asistir un vuelo en condiciones adversas de tiempo; y

g) En procedimientos de emergencia.

65.60 Renovación de la licencia y experiencia reciente de despachador de vuelo.

a) La licencia del despachador de vuelo se renovará cada dos (2) años y para tal efecto deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil el correspondiente certificado médico Clase III.

b) Deberá haberse dedicado a las actividades propias de su licencia por lo menos tres (3) meses durante los últimos doce (12) meses. En caso que no se cumpla con este último requisito, será necesario pasar por una prueba escrita y práctica correspondiente.

c) Deberá hacer un curso y una evaluación de refrescamiento cada 2 años.

65.61 Cursos para despachadores de vuelo.

La persona que solicita la aprobación de un curso para despachadores de vuelo debe enviar una carta a la Autoridad de Aviación Civil solicitando el consentimiento. Asimismo, debe enviar las copias del plan general del curso, la descripción del equipo y los servicios y la lista de los instructores con su grado de calificación. Los requisitos del curso y del plan general están establecidos en el Apéndice "A" de esta sección.

Sección "D" - Técnico(a) Mecánico(a) de Mantenimiento de Aeronaves

65.69 Requisitos para la licencia de mecánico de mantenimiento de aviones, motores y aviónica (TMA).

a) Para obtener una licencia de mecánico de mantenimiento, una persona debe:

1) Ser mayor de 18 años de edad.

2) Estar apto para leer, escribir, hablar y comprender el idioma español.

3) Haber cumplido todas las pruebas prescritas según 65.75 y 65.79 dentro de un período de doce (12) meses; y demostrar tener conocimientos de inglés técnico básico.

4) Cumplir con las partes de este Reglamento que se ajusten a las habilitaciones deseadas.

5) Deberá haber completado satisfactoriamente el examen médico Clase III según el Anexo 1 de la OACI.

b) El mecánico que posea una licencia y que solicite una habilitación adicional deberá dentro de un período de seis (6) meses, aprobar las pruebas prescritas por 65.75 y 65.79 para la habilitación adicional solicitada y demostrar experiencia práctica mínima de dos (2) años en la habilitación adicional solicitada.

65.71 Renovación de licencia y experiencia reciente.

1) Para la renovación de la licencia de mecánico de mantenimiento, será necesario presentar cada veinticuatro (24) meses ante la Autoridad de Aviación Civil lo siguiente:

i) Constancia laboral que indique dedicación a las actividades propias de su licencia los doce (12) meses precedentes a su solicitud de renovación;

ii) Aprobar las evaluaciones teóricas y prácticas que la Autoridad de Aviación Civil determine, según 65.75 y 65.79 de este RAD.

2) Ningún titular de una licencia de mecánico expedida bajo este RAD, podrá ejercer los privilegios de su licencia a menos que pueda demostrar que:

i) El ha, por lo menos seis (6) meses, ejercido las funciones de mecánico y sus habilitaciones; o

ii) Supervisado otros mecánicos o ha supervisado en capacidad ejecutiva el mantenimiento, alteraciones de aeronaves o una combinación de éstas.

65.73 Habilitaciones.

a) Las siguientes habilitaciones son emitidas bajo esta sección:

1) Técnico mantenimiento Tipo I.

2) Técnico mantenimiento Tipo II.

65.75 Requisitos de conocimientos.

a) Todo solicitante para una licencia o habilitación para mecánico, debe reunir los requisitos de experiencia aplicables de 65.77.

b) Deberá conocer las regulaciones aplicables de los RAD 21,43, 65 y 91.

c) Deberá aprobar un examen escrito que comprenda montaje, funcionamiento, inspección, así como principios de construcción de las actividades que se indican:

1) Aeronaves en su totalidad;

2) Estructuras metálicas y afines;

3) Sistemas motopropulsores y accesorios;

4) Aviónica.

d) El solicitante debe aprobar toda sección de la prueba con una nota mínima de 75%, antes de solicitar las pruebas orales y prácticas prescritas por 65.79.

65.77 Requisitos de experiencia.

Todo solicitante de una licencia de mecánico Tipo I y sus habilitaciones debe presentar un certificado de graduación o certificado de término en una escuela técnica de mantenimiento de aviación certificada o evidencia documentaria que satisfaga a la Autoridad de Aviación Civil de:

a) Por lo menos tres (3) años de asistente de mecánico de aviones, motores y/o aviónica.

b) Demostrar conocimiento básico de inglés técnico.

65.79 Requisitos de habilidades.

Todo solicitante de una licencia o habilitación debe aprobar un examen oral y práctico sobre la habilitación que solicita.

Las pruebas cubren las destrezas del solicitante en la ejecución practica de los temas evaluados en la prueba escrita.

65.80 Estudiantes de escuelas técnicas de mantenimiento de aviación.

Siempre que una escuela técnica de mantenimiento de aviación, certificada bajo los requisitos de la Autoridad de Aviación Civil, demuestre que cualquiera de sus estudiantes ha alcanzado niveles satisfactorios en la escuela y está preparado para efectuar las pruebas orales y prácticas prescritos en 65.79, el estudiante puede tomar estas pruebas durante la parte final de su entrenamiento en el currículum aprobado, antes que él reúna los requisitos de experiencia aplicables de 65.77 y antes de que él apruebe cada sección de las pruebas escritas señaladas por 65.75.

65.81 Privilegios y limitaciones generales.

a) Un mecánico con licencia puede efectuar o supervisar el mantenimiento, mantenimiento preventivo de una aeronave o accesorio, o una parte de ello, para el cual está habilitado, (excluyendo reparaciones mayores, alteraciones mayores de hélice y cualquier reparación o alteración de instrumento) y puede efectuar trabajos adicionales de acuerdo con: 65.85, 65.86 y 65.87. Sin embargo, él no puede supervisar ningún mantenimiento o alteración de cualquier aeronave o accesorio o parte de ello para el cual él está habilitado, a menos que él haya efectuado el trabajo concerniente con anterioridad. Si él no ha efectuado este trabajo antes, él puede mostrar su habilidad para hacerlo, ejecutándolo ante un inspector de la Autoridad de Aviación Civil, o bajo la directa supervisión de un inspector con licencia y apropiadamente habilitado o un reparador aeronáutico debidamente calificado, el cual ha tenido experiencia previa en la operación específica a supervisar.

b) Un mecánico con licencia no puede ejercer los privilegios de esta licencia y sus habilitaciones, a menos que conozca y comprenda las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y los manuales para el mantenimiento o reparación específica a realizar.

65.85 Habilitaciones de aeronave; privilegios adicionales.

Un mecánico con licencia y habilitación de aeronave puede aprobar y retornar al servicio una aeronave o cualquier dispositivo o parte relacionada con la misma, después que se ha efectuado la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 de este Reglamento en la aeronave, o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

65.86 Habilitaciones de motor; privilegios adicionales.

Un mecánico con licencia habilitado en motores puede aprobar y retornar al servicio un motor o hélice o cualquier parte relacionada o dispositivo, después que se ha efectuado, la inspección de 100 horas requerida por el RAD 91 en el motor, hélice o cualquiera de sus partes en concordancia con el RAD 43.

65.89 Exhibición de la licencia.

Toda persona que posea una licencia de mecánico, mantendrá este documento consigo o dentro del área inmediata donde él ejerce los privilegios de la licencia, y los presentará a requisito de un inspector autorizado de la Autoridad de Aviación Civil o un representante de la Junta Investigadora de Accidentes.

Sección "E" - Autorización de Inspección Limitada

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Sección "F" - Reparadores Aeronáuticos

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Sección "G" - Inspector de Mantenimiento

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Sección H: Operador de Estación Aeronáutica.

65.600 Aplicación.

Se le otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI u otro curso aeronáutico, impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil (AAC), o de un centro de instrucción reconocido por la OACI.

65.601 Requisitos mínimos.

Se le otorgará una licencia a los Operadores de Estación Aeronáutica o aquellas personas que hayan completado satisfactoriamente el curso AIS/O2l de la OACI u otro curso aeronáutico equivalente impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil (AAC), o de un centro de instrucción reconocido por la OACI, además de cumplir los siguientes requisitos:

A) **Edad:** los aspirantes a una licencia para Operador de Estación Aeronáutica habrán de haber cumplido una edad entre 18 y 25 años.

B) **Conocimientos:** los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica, habrán de poseer y demostrar a la Autoridad Competente de Aviación Civil sus conocimientos sobre:

I) Los niveles de conocimientos de los idiomas español e inglés requeridos para desarrollar las funciones propias de Operador de Estación Aeronáutica, los cuales deberán hablar y escribir sin impedimentos que puedan afectar la comunicación con el usuario.

II) Servicios de transito aéreo que se proporcionan dentro del espacio aéreo de República Dominicana.

III) Las funciones especificas de una Estación Aeronáutica, sus métodos, sistemas y métodos de trabajo, las relaciones y enlaces con los servicios internacionales, gubernamentales, con las áreas aeronáuticas especializadas de la organización y servicios afines.

IV) Recopilación, preparación y divulgación de la documentación integrada de Información Aeronáutica (AIP), Suplementos AIP, Enmiendas AIP, AIC, NOTAM, Resumen NOTAM, PIB.), las partes correspondientes del RAD 91.

V) Conocimientos sobre la documentación OACI para la prestación de los Servicio de Información Aeronáutica, tales como:

Prohibida su Reproducción

A. - Anexo 15 al Convenio de Chicago, sobre los Servicio de Información Aeronáutica.

B.- Documento 8126, Manual de los Servicios de Información Aeronáutica.

C.- Anexo 4 al Convenio de Chicago, sobre Cartas Aeronáuticas.

D.- Documento 8697, Manual de Cartas Aeronáuticas.

E.- Documento 8400, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea: abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)

F.- Cualquier otra documentación relacionada con los Servicios de Información Aeronáutica (AIS).

G.- Procedimientos Operacionales:

1) Procedimientos radiotelefónicos, fraselogía aeronáutica, red de telecomunicaciones;

2) Disposiciones y reglamentos aplicables al (a la) operador(a) de Estación Aeronáutica.

3) Equipo de telecomunicaciones: Principios, utilización y limitaciones del equipo de telecomunicaciones en una Estación Aeronáutica.

65.603 Experiencia.

a) Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán completado satisfactoriamente el curso AIS/021 de la OACI, u otro curso aeronáutico impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil que ésta considere equivalente. Además habrá prestado servicios satisfactorios durante 3 meses como mínimo, a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a); o

b) En el período de 12 meses que preceda inmediatamente a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las ordenes de un(a) operador(a) de Estación Aeronáutica calificado(a), durante 6 meses como mínimo.

c) El personal que no haya cumplido satisfactoriamente el curso AIS/021 de

la OACI u otro curso aeronáutico impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil y que se encuentre prestando sus servicios en una Estación Aeronáutica habrá de cumplir con los requisitos para optar por dicho curso.

d) El personal que no haya realizado el curso AIS/021, habrá de haber laborado por más de cinco (5) años en una Estación Aeronáutica y haber demostrado experiencia e idoneidad probada, para ser evaluado por la Autoridad Competente de Aviación Civil para la obtención de una licencia de Operador(a) de Estación Aeronáutica.

65.605 Pericia.

Los aspirantes a una licencia de Operador de Estación Aeronáutica habrán de demostrar a la Autoridad Competente de Aviación Civil, un nivel apropiado a las atribuciones que se le confiere, la habilidad, el discernimiento y la actuación que se precisan para cumplir eficientemente sus responsabilidades y demostrar competencia respecto a:

a) El manejo del equipo de telecomunicaciones que se utilice; y

b) La transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos de manera eficaz y precisa.

65.607 Requisitos Psicofisicos.

El dictamen médico para los aspirantes a una licencia de Especialista de Información Aeronáutica, se basará en los siguientes requisitos de aptitud psicofisica; se exigirá que los aspirantes a esta licencia estén exentos de:

a) Cualquier deformidad congénita o adquirida que afecte el desarrollo de las funciones a realizar;

b) Cualquier incapacidad, activa o latente, aguda o crónica;

c) Cualquier herida, lesión' o secuela de alguna intervención quirúrgica que sea capaz de causar una deficiencia funcional que pueda afectar el buen desempeño de sus funciones; y

d) Cualquier historia clínica diagnosticada o comprobada que según dictamen médico acreditado, le impida ejercer en forma segura las atribuciones de. la licencia AIS, o la habilitación solicitada a la misma, con relación a lo siguiente:

1. -Psicosis

2.- Alcoholismo
3.- Drogadicción y Fármaco - dependencia
4.- Desórdenes de la personalidad particularmente lo suficientemente graves como para verse manifestado repentinamente mediante acciones evidentes; y
5.- anomalía mental o neurosis

e) Certificado Medico Clase III

65.609 Validez de la habilitación.

La habilitación de la licencia de Especialista AIS tendrá una validez de 24 meses. Para la revalidación se deberá aprobar un examen teórico AIS/021 de la OACI o cualquier otro examen de un curso aeronáutico impartido por la Autoridad Competente de Aviación Civil, con un aprovechamiento mínimo de 70 % de acuerdo a los requisitos de 65.17(B).

De no obtener el porcentaje mínimo de 70%, habrá de someterse a otra prueba dentro de un máximo de 30 chas lo cual habrá de ser aprobada con un 80%.

La habilitación de la licencia de Operador(a) de Estación Aeronáutica perderá su validez cuando éste no la haya revalidado en un periodo superior a un año después de la fecha de vencimiento del mismo.

Prohibida su Reproducción

Apéndice "A" - Cursos para Despachadores de Vuelo

a) Plan general del curso de entrenamiento.

No es necesario que el plan general de estudios del curso, tenga los títulos de las materias dispuestos exactamente como lo están en el siguiente ejemplo. Cualquier disposición de títulos y subtítulos será satisfactoria, si se toma en cuenta que todas las materias nominadas en esta sección, están incluidas. Toda materia general del plan de estudios, deberá ser desglosada, en detalle, para mostrar los items que se cubrirán. Materias adicionales, especialmente aquellas que no estén íntimamente asociadas con el entrenamiento de jefes de operaciones de vuelo, podrán ser enumeradas, tan pronto como los requerimientos de tiempo dedicados a dichas materias, no interfieran con el tiempo mínimo básico dedicado a las materias principales.

b) Formato general del plan de estudios para el entrenamiento y requerimientos del curso.

El plan de estudios entregado para su aprobación debe estar presentado en hojas sueltas, debe incluir un índice del contenido y una explicación mínima del material que cubrirá el curso, y además debe incluir lo siguiente:

Materias:

1) Sección "C" de la parte 65 de este Reglamento,

2) RAD 91,103 y 121 de este Reglamento,

3) "Reglas concernientes a accidentes de aeronaves, incidentes de aeronaves, aeronaves declaradas en estado de emergencia e investigación de seguridad";

4) Meteorología:

   i) Propiedades básicas de la atmósfera:

      (a) Composición,
      (b) Densidad,
      (c) Medidas,
      (d) Circulación general del aire,
      (e) Calentamiento solar;

   ii) Nubes:

      (a) Formación,
      (b) Condensación,
      (c) Precipitación,
      (d) Uso del conocimiento de nubes en el pronóstico del tiempo,
      (e) Estabilidad e inestabilidad.

(c) Análisis de las masas del aire:

i) Clasificación,
ii) Condiciones de vuelo a ser encontradas,
iii) Uso del conocimiento de las masas de aire para pronósticos del tiempo;

(d) Análisis de frentes:

i) Estructura y características,
ii) Secuencias de nubes en frentes,
iii) Establecimiento de frentes de acuerdo a los tipos de nubes,
iv) Frentes en la República Dominicana y variaciones estacionales,
v) Atmósfera de vuelo en frentes,
vi) Ciclones y anticiclones;

(e) Niebla:

i) Tipos,
ii) Causas y formación;

(f) Tormentas, huracanes y tornados:

i) Causas,
ii) Métodos de pronóstico del tiempo,
iii) Estructura y complejidad de vientos internos,
iv) Granizo, sus causas y formación;

(g) Turbulencia:

i) Determinación del nivel calmo de vuelo,
ii) Causas;

(h) Interpretación de datos atmosféricos:

i) Secuencias atmosféricas y símbolos,
ii) Diseño de mapas meteorológicos,
iii) Lectura de mapas meteorológicos,
iv) Cartas meteorológicas del espacio aéreo mas elevado,
v) Cartas adiabáticas,
vi) Cargas de vientos a grandes altitudes,
vii) Instrumentos para acopio y registro de datos atmosféricos;

(i) Pronóstico del tiempo:

i) Extrapolación,
ii) Movimiento de frentes y masas de aire,
iii) Isobaras,

Prohibida su Reproducción

iv) Tendencias barométricas;

(j) Aplicación del conocimiento meteorológico.

i) Plan de un vuelo.

(k) Navegación:

i) Estudio de la tierra como un planeta (cartas, mapas y proyecciones),
ii) Proyecciones mercator,
iii) Proyecciones Gnomónicas,
iv) Proyecciones Lambert,
v) Proyecciones policónicas,
vi) Lectura de cartas:

5) Símbolos, marcas terrestres, etc.,

(a) Cálculo de posición por deducción:

i) Variación magnética, términos de error de la brújula, vientos y vectores,
ii) Angulo de corrección,
iii) Conclusiones sobre las desviaciones del viento,
iv) Problemas sobre deriva,
v) Velocidad del viento por corriente doble y simple,
vi) Problemas de intersección,
vii) Radios de acción-problemas,
viii) Problemas de búsqueda de aeronaves perdidas,
ix) Uso de computadoras-problemas;

(b) Radio Navegación:

i) Principios de radio alcance, radiogoniometro, radiobalizas, ILS, CCA,

(c) Radio altímetro, Loram y otros.

(d) Instrumentos de navegación.

(e) Instrumentos de navegación:

i) Altímetro, indicador de velocidad del aire,
ii) Brújula, Indicador de régimen ascensorial y de deriva.

6) Aeronaves

(a) Peso y Balance:

i) Centro de gravedad,
ii) Como determinado,
iii) Límites del centro de gravedad,
iv) Problemas de carga;

(b) Especificaciones de motores- Sistemas de propulsión:

i) Límites de operación,
ii) Consumo de combustible,
iii) Accesorios,
iv) Manual de operación.

(c) Especificaciones de aviones:

i) Equipos de operaciones,
ii) Controles de vuelo, sistema hidráulico del tren de aterrizaje, sistema eléctrico, características de carga, sistemas de capacidad de calentamiento del combustible y ventilación, y equipo para deshielo.

(d) Rendimiento:

i) Efecto del peso, viento, densidad del aire y rendimiento de la aeronave de las pistas y del despegue.
ii) Procedimientos en cabina y ajuste de los controles de mandos, Tipos de control de crucero;

7) Comunicaciones.

(a) Reglas y regulaciones de radiotelefonía.
(b) Reglas y regulaciones de las comunicaciones aeronáuticas de la Autoridad de Aviación Civil.

(c) Comunicaciones del operador con la nave (compañías).

i) Procedimientos y comunicaciones aire/superficie.
ii) Procedimientos y comunicaciones de punto a punto.
iii) Equipos aire/superficie y punto a punto.

8) Vuelo simulador por instrumentos.

i) Familiarización con los instrumentos,
ii) Ubicación del haz radial,
iii) Orientación,
iv) Procedimiento de espera,
v) Procedimiento de descenso,
vi) Procedimientos de aproximación frustrada;

Prohibida su Reproducción

9) Control de tráfico aéreo.

i) Equipos y procedimientos de control de tráfico en rutas aéreas,
ii) Equipos y procedimientos de control de tráfico aéreo.

10) Prácticas en despacho.

(a) Prevuelo:

i) Seguridad,
ii) Ventaja económica,
iii) Tripulación,
iv) Notams,
v) La travesía y la distancia,
vi) La amplitud atmosférica horizontal y vertical,
vii) Vientos,
vii) Pronósticos del tiempo,
viii) Altitud mínima de seguridad,
ix) Plan del vuelo,
x) Plan de vuelo alternado,
xi) Autorizaciones, control de tráfico aéreo, (relacionado al operador de las compañías),
xii) El combustible,
xii) Las cargas,
xiv) La hora de salida.

(b) Durante el vuelo:

i) Reporte de posición
ii) Ajuste del altímetro,
iii) Reportes atmosféricos,
iv) Cambios de los pronósticos de tiempo,
v) Cambios en los instrumentos de altitud,
vi) Cambios de VFR a IFR,
vii) Autorizaciones adicionales,
viii) Procedimientos de emergencia.

(c) Post vuelo:

i) Reporte de llegada,
ii) Diferencias entre el tiempo pronosticado y el tiempo real encontrado durante el vuelo, para operaciones aéreas subsecuentes.

c) Facilidades, equipos y material.

Quienes apliquen para operar como centro de capacitación aprobado para despachadores de vuelos, deberán tener las siguientes facilidades, equipos y materiales:

1) Facilidades: Aulas cómodas, adecuadas para la cantidad de estudiantes matrículados. Dichas aulas deberán estar convenientemente ventiladas, iluminadas y a una temperatura cómoda.

2) Equipos y Materiales: Los artículos necesarios para la enseñanza de vuelo simulado por instrumentos, navegación y meteorología, libros de texto aceptables, manuales de operación, mapas de pared, cartas de vuelo, pizarras y ayuda audiovisual en las cantidades necesarias para brindar al estudiante una enseñanza de los aspectos teóricos y prácticos del despacho de una aeronave.

d) Instructores.

1) El número de instructores disponible para conducir el curso será determinado de acuerdo a las necesidades del solicitante. Sin embargo, el promedio de estudiantes por instructor no deberá exceder de 25.

2) Debe de haber por lo menos un instructor que posea una licencia de despachador de vuelos vigente, para encargarse de las coordinaciones del curso de entrenamiento.

e) Revisión del curso de entrenamiento.

Las solicitudes para revisiones de los perfiles, facilidades y equipos deberán ser presentadas de la misma forma que la solicitud original. Las revisiones deberán presentarse de tal forma que pueda reemplazarse una o varias páginas del manual aprobado en las revisiones.

La relación de instructores podrá modificarse en cualquier momento sin necesidad de aprobación, siempre y cuando se mantengan los requerimientos mínimos y se notifique acerca de éstos cambios al departamento de instrucción a la Autoridad de Aviación Civil.

f) Acreditación por experiencia o entrenamiento.

El operador del curso puede evaluar la experiencia previa o entrenamiento del solicitante, y cuando la experiencia o entrenamiento sea equivalente a los cursos incluidos en el currículum aprobado, podrá, de acuerdo a cada caso individual, convalidar dichas materias proporcionando prácticas de entrenamiento. Cuando se aplique ésta convalidación, el total de horas acreditadas se incorporarán como parte del record del estudiante, de acuerdo a lo indicado en el párrafo (g) de éste Apéndice.

g) Records y reportes de los estudiantes.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar llevándose a efecto, a menos que el operador mantenga un cuidadoso record de cada estudiante, incluyendo un registro cronológico de todas las materias dictadas, exámenes y tests. Así mismo, el operador deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil antes del 31 de Enero de cada año, un reporte con los nombres de todos los estudiantes que reprobaron o desistieron, junto con las notas y las razones por las que no aprobaron.

h) Calidad de la instrucción.

La aprobación para el dictado del curso no podrá continuar efectuándose, a menos que por lo menos el 80 por ciento de los estudiantes que se presenten para el examen, dentro de los 90 días posteriores a la graduación, sean capaces de aprobar en el primer intento para la licencia de despachadores de vuelo.

i) Certificado de graduación certificación de despachadores de vuelo.

Todos los estudiantes que aprueben satisfactoriamente el curso de despachadores de vuelo se harán acreedores a un certificado de graduación.

j) Cambio de dueño, nombre o local.

1) Cambio de dueño. - La aprobación para el dictado del curso de despachador de vuelos por parte de un centro de instrucción no continuará efectiva después de un cambio de dueño. El nuevo propietario deberá obtener una nueva aprobación siguiendo los procedimientos prescritos para la aprobación original.

2) Cambio de nombre. La aprobación para el dictado de un curso de un centro de instrucción que cambie de nombre pero no de dueño, seguirá siendo válido siempre y cuando éste cambio sea notificado por el operador del curso, quién emitirá un documento de aprobación bajo el nuevo nombre.

3) Cambio de local. La aprobación para el dictado de un curso continuará con efecto a pesar de que el operador de éste curso cambie de dirección, siempre y cuando éste cambio sea notificado de inmediato a la Autoridad de Aviación Civil, local quien revisará las facilidades, comodidades y equipo del nuevo local, y de encontrarlas adecuadas emitirá un documento aprobatorio indicando la nueva ubicación.

k) Cancelación de la aprobación.

1) Si no se cumple o no se mantienen los requisitos estándar solicitados para la obtención de la licencia de operador del curso de despachador de vuelos, se considerará una razón suficiente para descontinuar la aprobación del curso.

2) Si el operador desea cancelar voluntariamente un curso previamente aprobado, deberá enviar una carta a la Autoridad de Aviación Civil solicitando la cancelación.

l) Duración.

La autorización para el dictado del curso de despachador de vuelos caduca 24 meses después del último día del mes de expedición.

m) Renovación.

La aplicación para la renovación del dictado de un curso aprobado de despachador de vuelos será solicitada mediante un documento dirigido a las autoridades aeronáuticas, a través del inspector designado, dentro de los 60 días anteriores al vencimiento de la licencia. La

aprobación de la misma se otorgará siempre que el operador cumpla con los requisitos solicitados originalmente y mantenga un record satisfactorio como operador.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 67

- REQUISITOS MEDICOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

RAD 67 - Requisitos Médicos para el Otorgamiento de Licencias

Indice

67.0	Glosario.
67.1	Generalidades.
67.3	Clase de evaluación médica.
67.5	Requisitos para la evaluación médica.
67.7	Requisitos psicofísicos.
67.9	Requisitos visuales y de percepción a los colores.
67.11	Requisitos auditivos.
67.13	Certificados de aptitud psicofísica.
67.15	Clases de aptitud psicofísica.
67.17	Aplicación de los certificados de aptitud psicofísica.
67.19	Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.
67.21	Disposición especial para pilotos agrícolas.
67.23	Tipos de exámenes médicos.
67.25	Exámenes médicos complementarios.
67.27	Dictamen médico acreditado.
67.29	Falsificación, alteración o reproducción de documentos.
67.31	Junta médica.
67.32	Certificado médico de excepción.
67.33	Médicos examinadores del personal aeronáutico.
67.35	Delegación de autoridad.
67.37	Funciones de los médicos examinadores.
67.38	Disminución de la aptitud psicofísica.
67.39	Evaluación aptitud psicofísica Clase I.
67.41	Evaluación aptitud psicofísica Clase II.
67.43	Evaluación aptitud psicofísica Clase III.

RAD 67 - Glosario

67.0 Glosario.

Convalidación (de una licencia):
Medida tomada por la Autoridad de Aviación Civil, mediante la cual en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Dictamen Médico Acreditado:
La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la Autoridad de Aviación Civil para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sean necesarios.

Droga:
Sustancia simple o compuesta de origen natural o sintético, que, al ingresar al organismo, puede modificar la salud de los seres humanos y que se utiliza en la preparación de medicamentos, medios diagnosticos etc. Sustancia o preparado medicamentoso de efecto estimulante, deprimente o narcótico.

Droga alucinógena:
Tipo de droga que se caracteriza por producir alucinaciones en los consumidores. Aunque ésta no es su unica propiedad, se exhibe como su efecto más destacado y dominante en el organismo de los consumidores. Entre las drogas alucinógenas de mayor uso se destacan las siguientes: Dietilamida del acido lisérgico (LSD-25), peyote, mescalina u otras similares.

Drogas deprimentes o estimulantes:
Todas las que contengan cualquier cantidad de ácido barbitúrico o cualquiera de sus sales, cualquier derivado del ácido barbitúrico que se determine como capaz de formar hábito; toda droga que contenga cualquier cantidad de anfetaminas o cualquiera de sus isómeros ópticos; cualquier sal de anfetamina o cualquier sal de un isómero óptico de anfetamina, dietilamina del ácido lisergico. Tienen potencial para el abuso, debido a su efecto deprimente o estimulante en el sistema nervioso central o a su efecto alucinógeno.

Drogas narcóticas:
Cualquiera de las siguientes sustancias, ya sean producidas directa o indirectamente extrayéndolas de sustancias de origen vegetal, independientemente por medio de síntesis química, o por una combinación de extracción y síntesis química:

a) El opio, las hojas de coca y los opiaceos;

b) Cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de opio, hojas de coca u opiaceos;

c) Cualquier sustancia y cualquier compuesto, producto, sal, derivados o preparación de la misma, que sea químicamente idéntica a cualquiera de las sustancias mencionadas en (a) y (b), con la excepción de que las palabras "Drogas Narcóticas" no incluyen las hojas de coca descocainizadas, ni extractos de hojas de coca, si dichos extractos no contienen cocaína o ergotinina.

Evaluación Médica:
Prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica. Se expide a raiz de la evaluación hecha por la Autoridad de Aviación Civil, de un informe sometido por el examinador médico designado que hizo el reconocimiento médico del solicitante de la licencia.

Habilitación:
Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se expecifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dichas licencias.

Pilotar:
Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Solicitante:
Persona que, por primera vez, por revalidación o por revaloración, se somete a un examen médico, con el fin de obtener un certificado de aptitud psicofísica de una determinada clase.

Prohibido su Reproducción

Sección "A" - Requisitos para el Otorgamiento de Licencias

67.1 Generalidades.

Los médicos acreditados por la Autoridad de Aviación Civil, deben de solicitar el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 de la OACI), el cual contiene textos de orientación para la práctica de la medicina de aeronáutica civil.

Las normas contenidas en este Reglamento no pueden ser suficientemente detalladas para abarcar por sí todas las situaciones individuales posibles. Necesariamente deben quedar a juicio y discreción de todo médico examinador designado por la Autoridad de Aviación Civil, muchas decisiones en relación con la evaluación de la aptitud psicofísica. La evaluación se basará en un reconocimiento médico realizado con todos los recursos de la práctica médica. Se tendrá debidamente en cuenta las atribuciones otorgadas por la licencia que solicite o ya posea el solicitante, así como las condiciones en que el titular de la licencia haya de ejercer esas atribuciones en el desempeño de sus funciones.

67.3 Clase de evaluación médica.

a) Se establecen tres clases de evaluación médica que son las siguientes:

1) Evaluación médica Clase I;

2) Evaluación médica Clase II;

3) Evaluación médica Clase III.

b) El propio solicitante de una evaluación médica suministrará al médico examinador el formulario prescrito por la Autoridad de Aviación Civil, con los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria. Se hará saber al solicitante que es necesario que presente una declaración tan completa y precisa como sus conocimientos de estos detalles le permitan.

c) Los requisitos que se han de cumplir para la renovación de la evaluación médica son los mismos que para la evaluación inicial, excepto cuando se indique explícitamente de otro modo.

67.5 Requisitos para la evaluacion médica.

El solicitante de una evaluación médica, con el propósito de obtener o renovar una licencia aeronáutica se someterá a un examen médico basado en los siguientes requisitos:

a) Psicofísico;

b) Visuales y relativos a la percepción de colores;

c) Auditivos.

Prohibida su Reproducción

67.7 Requisitos psicofísicos.

El solicitante de cualquier clase de evaluación médica estará exento de:

a) Cualquier deformidad, congénita o adquirida;

b) Cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica;

c) Cualquier herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica, que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

67.9 Requisitos visuales y de percepción a los colores.

Se exigirá que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores cuya percepción se necesita para desempeñar con seguridad sus funciones.

Para el examen de percepción a los colores, se utilizará el libro de placas pseudocromáticas de Ishihara o cualquier otro procedimiento para este estudio que sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil.

El solicitante utilizará la(s) corrección(es) necesaria(s) según estipula 67.39 (b), 67.41 (b) y 67.43 (b), mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

67.11 Requisitos auditivos.

El solicitante no tendrá ninguna deficiencia auditiva que comprometa el buen desempeño de sus funciones mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

Los audiómetros de tono puro que se utilicen para la determinación auditiva deberán estar calibrados a cero, según la recomendación R-289 de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

67.13 Certificados de aptitud psicofísica.

Ninguna persona podrá ejercer los privilegios de su licencia o habilitación, a menos que posea un certificado de aptitud psicofísica válido y de la clase aprobada a la categoría de licencia o habilitación de licencia o habilitación del portador.

Los certificados de aptitud psicofísica son las formas oficiales autorizadas por la Autoridad de Aviación Civil, en las que se reportan los resultados del examen médico practicado a dicho personal, así como las limitaciones y/o recomendaciones de carácter médico que, en concepto del médico examinador, deben anotarse en ella cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependan del cumplimiento de tal limitación.

Prohibida su Reproducción

67.15 Clases de aptitud psicofísica.

Los certificados de aptitud psicofísica serán de tres 3 Clases:

a) Certificado de aptitud psicofísica Clase I;

b) Certificado de aptitud psicofísica Clase II;

c) Certificado de aptitud psicofísica Clase III.

67.17 Aplicación de los certificados de aptitud psicofísica.

a) Certificados de aptitud psicofísica Clase I:

1) Piloto de transporte de línea aérea (avión);

2) Piloto de transporte de línea aérea (helicóptero);

3) Navegante;

4) Mecánico de a bordo;

5) Piloto comercial (avión);

6) Piloto comercial (helicóptero);

7) Habilitación para piloto agrícola (avión-helicóptero).

b) Certificados de aptitud psicofísica Clase II:

1) Estudiante Piloto;

2) Piloto de ultraliviano;

3) Piloto de planeador;

4) Piloto de globo libre;

5) Piloto Privado avión-helicóptero;

6) Auxiliar de abordo.

c) Certificados de aptitud psicofísica Clase III:

1) Operador estación aeronáutica;

Prohibida su Reproducción

2) Técnico mecánico de mantenimiento aeronáutico;

3) Controlador de transito aéreo;

4) Encargado de operaciones de vuelo (EOV);

67.19 Períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica.

Categoría de Licencia	Clase de Certificado	Período de Validez (meses)	
		Menor de 40 años	Mayor de 40 años
Piloto Transporte Línea Aérea (avión)	I	6	6
Piloto Transporte Línea (helicóptero)	I	6	6
Piloto comercial (avión)	I	12	6
Piloto comercial (helicóptero)	I	12	6
Habilitación piloto agrícola (avión-hel.)	I	12	6
Piloto privado (avión)	II	24	12
Piloto privado (helicóptero)	II	24	12
Mecánico de a bordo	I	12	6
Piloto de ultraliviano	II	24	12
Piloto de planeador	II	24	12
Piloto de globo libre	II	24	12
Auxiliar de a bordo	II	12	12
Estudiante piloto	II	24	12
Controlador transito aéreo	III	24	12
Enc. Operaciones de vuelo (EOV)	III	24	24
Técnico mecánico de mant. aeronaves	III	24	24
Operador Estación Aeronáutica	III	24	24
Navegante	I	12	6

a) Los períodos de validez de los certificados de aptitud psicofísica podrán reducirse a criterio de la Autoridad de Aviación Civil cuando se requiera, por razones de carácter médico, realizar una evaluación más frecuente del solicitante.

b) En los casos en que el portador de un certificado de aptitud psicofísica de 1^{era} Clase, no ejerza funciones de piloto de transporte de línea aérea (TLA), el período de validez de dicho certificado se extenderá a:

-(12) meses para aquellas operaciones aéreas que requieran un certificado de aptitud psicofísica Clase II.

-(24) meses para aquellas operaciones aéreas que requieren un certificado de aptitud psicofísica Clase III.

Prohibida su Reproducción

67.21 Disposición especial para pilotos agrícolas.

El solicitante de una habilitación para piloto agrícola, además de los requisitos psicofísicos requeridos para su licencia, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) No excederá la edad de 60 años;

b) Después de cumplir los 40 años, el período de validez del certificado médico se reducirá a 6 meses;

c) Cada seis meses será sometido a pruebas especiales de laboratorio y por equipos médicos como son:

1) Actividad colinesterásica en sangre total;

2) Electrocardiograma;

3) Hemograma completo;

4) Pruebas de detección para alcohol y drogas.

67.23 Tipos de exámenes médicos.

Los exámenes médicos al personal aeronáutico serán de tres tipos:

a) **Examen médico inicial:**
Es aquel que se practica por primera vez a un solicitante de una licencia aeronáutica o con el propósito de convalidar una licencia expedida en el extranjero.

b) **Examen médico periódico:**
Es aquél que se practica a los titulares de una licencia aeronáutica para los fines de revalidar la misma. La periodicidad de este tipo de examen está supeditada a los períodos de validez de las diferentes clases de certificados de aptitud psicofísica.

c) **Examen médico de revaloración:**
Es aquél que se practica al titular de una licencia aeronáutica vigente, bajo las siguientes condiciones:

1) Después de un incidente o accidente de aviación;

2) Después de una intervención quirúrgica o una enfermedad con duración mayor de tres (3) semanas. En el caso de personal femenino después de un parto o aborto;

3) A solicitud de la Autoridad de Aviación Civil o de persona por aquella designada;

Prohibida su Reproducción

4) A solicitud del propio titular de una licencia aeronáutica.

67.25 Exámenes médicos complementarios.

Se realizaran exámenes de laboratorio y diagnóstico por equipos médicos, para descartar o comprobar patologías en el personal aeronáutico de acuerdo a la clase de aptitud psicofísica aplicable.

67.27 Dictamen médico acreditado.

Cuando en circunstancias especiales exista falta de cumplimiento por parte de un solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico ó de otra clase, lo cual no sea probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicitó o que ya posea, ponga en peligro la seguridad del vuelo en tal sentido, la Autoridad de Aviación Civil, emitirá el dictamen médico que acredite tal decisión, tomando en cuenta la idoneidad profesional, pericia, experiencia del solicitante y las condiciones de operación valuadas por expertos, según sea necesario.

67.29 Falsificación, alteración o reproducción de documentos.

Cualquier persona que cometa acciones fraudulentas, que ofrezca declaraciones falsas en una aplicación para poder obtener un certificado médico, efectúe alteraciónes del log book registro (récord), reporte o certificado médico o que reproduzca para fines dolosos un certificado médico, le será cancelado su certificado medico hasta tanto la Autoridad de Aviación Civil previamente notificada emita una decisión final.

67.31 Junta médica.

La Junta Médica es un comité evaluador de casos clínicos que ameritan revisión, conformado por médicos especialistas pertenecientes a la Autoridad de Aviación Civil, además de otros médicos especialistas externos consultados para el caso que lo amerite.

La Junta Médica tendrá la facultad de emitir un dictamen médico acreditado, permitiendo ejercer las funciones de vuelo al solicitante de un certificado de aptitud psicofísica, siempre y cuando sea preservada la seguridad de vuelo. Será presidida por un médico designado por la Autoridad de Aviación Civil, el cual convocará a las reuniones necesarias. Al titular de una licencia que luego de una revisión de su caso, le sea emitido un dictamen medico acreditado, se le otorgará un certificado medico de excepción.

La Junta Médica tendrá la facultad de cancelar el certificado de aptitud psicofísica al solicitante que de acuerdo a la patología que presente, pudiera incapacitarle para las funciones que desempeñe.

67.32 Certificado medico de excepción.

El certificado medico de excepción es un documento autorizado por la Autoridad de Aviación Civil por medio del cual se permite a un titular de licencia aeronáutica ejercer sus

Prohibido su Reproducción

funciones aunque posea una condición medica que no cumpla con algún requisito de la evaluación medica correspondiente al tipo de licencia que posee, siempre que dicha condición sea estática no progresiva y la persona haya sido considerada capaz de realizar sus funciones sin poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas. El certificado medico de excepción será numerado y se anexará al certificado medico del solicitante, enunciando la razón por la que se le otorga, así como los defectos físicos que presenta al portador. Solo se expedirá para una clase determinada, no pudiendo el médico examinador otorgar un certificado médico con una clase superior a la determinada en el certificado de excepción.

Este certificado no vence y solo será revocado si el médico examinador comprueba que la condición medica empeora o percibe cambios desfavorables, en cuyo caso referirá el expediente a la Autoridad de Aviación Civil confirmando lo antes expuesto, para los fines de revaloración por una Junta Medica.

67.33 Médicos examinadores del personal aeronáutico.

a) Los médicos examinadores del personal aeronáutico serán autorizados y designados por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Para obtener la autorización como médico examinador del personal aeronáutico, los interesados deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1) Tener práctica clínica de por lo menos, cinco años;

2) Presentar una solicitud escrita a la Autoridad de Aviación Civil;

3) Demostrar que cuenta con la instrucción adecuada en medicina aeronáutica obtenida en un centro de capacitación reconocido por la OACI;

4) Haber asistido a una sesión sobre procedimientos administrativos, prácticas y actuación operacional de la Autoridad de Aviación Civil.

c) La autorización otorgada según 67.33 (a) tiene una duración de veinticuatro (24) meses, renovable por igual período, si el médico examinador satisface lo indicado en 67.33(d).

d) Para mantener la autorización y designación según 67.33(a), el médico examinador deberá:

1) Presentar a la Autoridad de Aviación Civil una monografía sobre un tema de medicina aeronáutica al menos una vez cada veinticuatro meses; y

2) Haya emitido, al menos quince certificados de aptitud psicofísica de cualquier clase en el anterior período de validez de la autorización que tiene conforme 67.33(a).

e) La Autoridad de Aviación Civil, para efectos de comprobar la autorización otorgada según 67.33(a), emite documento nominal comprobativo, indicando el número individual del

médico, la fecha de expiración de la autorización y según sea necesario, limitaciones o condiciones.

f) La Autoridad de Aviación Civil, revocará la autorización de un médico examinador cuando:

1) Se compruebe que sus funciones no se ajustan a los procedimientos médicos o administrativos prescritos;

2) Por renuncia voluntaria del propio médico;

3) Por no satisfacer los requisitos descritos en 67.33 (d).

67.35 Delegación de autoridad.

a) La Autoridad de Aviación Civil al designar un médico examinador solamente le concede una autorización para efectuar los exámenes médicos y emitir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente.

b) La Autoridad de Aviación Civil no contrae obligación alguna con este profesional, más que la de facultarle, dentro de lo posible, conocimientos técnicos en el campo de la medicina aeronáutica, suficientes para un buen desempeño de la actividad inspectora.

67.37 Funciones de los médicos examinadores.

Sin prejuicio de cualquier otro cargo que le asigne la Autoridad de Aviación Civil, las funciones de un medico examinador serán:

a) Practicar los exámenes médicos y expedir los certificados de aptitud psicofísica correspondiente, a los interesados en examen médico inicial o examen médico periódico, según 67.23.

b) Participar en las reuniones que con el fin de actualizar conocimientos y/o estandarizar normas lleve a cabo la Autoridad de Aviación Civil.

c) Cumplir con los procedimientos adecuados en la elaboración de los exámenes médicos.

d) Participar en las Juntas Médicas convocadas por la Autoridad de Aviación Civil.

e) Informar a la Autoridad de Aviación Civil la negación o suspensión de un certificado médico, en cuyo caso la propia autoridad tendrá la decisión final.

f) Consultar a la Autoridad de Aviación Civil en caso de duda sobre certificación médica.

g) Diferir los casos que no cumplan los requisitos médicos a la Autoridad de Aviación Civil.

h) Enviar los formularios de evaluación médica así como copia de los certificados médicos a la Autoridad de Aviación Civil con la mayor brevedad posible.

i) Ejercer en su área geográfica una acción de vigilancia médica en cuanto a las condiciones ambientales en las cuales los titulares de licencias aeronáuticas actúan, informando a la Autoridad de Aviación Civil sobre situaciones de insalubridad o deterioro de las condiciones de trabajo de aquellos profesionales de la aviación.

67.38 Disminución de la aptitud psicofísica.

a) El titular de una licencia dejará de ejercer las atribuciones de ésta y las habilitaciones conexas que le confieren en cuando tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirle de ejercer en condiciones de seguridad dichas atribuciones.

b) Los operadores o empleadores de titulares de licencias aeronáuticas que tengan conocimiento de que uno de ellos esté con su aptitud psicofísica disminuida, deberán:

1) Retirarlo de servicio hasta que su condición psicofísica sea restablecida;

2) En caso que se verifique una disminución de la condición psicofísica igual o superior a quince (15) días, informará a la Autoridad de Aviación Civil de dicha incapacidad;

3) El titular de la licencia, en caso que se verifique lo indicado en 67.38 (b)(2), quedará con los privilegios de su licencia suspendidos, hasta que sea sometido y apruebe la evaluación de la aptitud psicofísica que corresponda.

67.39 Evaluación aptitud psicofísica Clase I.

a) Requisitos psicofísicos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis de grado considerado, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en mención, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad del vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los dos años siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia solicitada o que ya posea.

No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

4) Todo solicitante deberá someterse, en su primera evaluación, a la aplicación de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de los límites normales;

5) Todo solicitante que en la entrevista psicológica revele datos fuera de los límites normales, deberá ser evaluado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determine si está o no apto para desempeñar funciones aeronáuticas;

6) En caso de revaloración por accidente o incidente de aviación, los titulares de licencias aeronáuticas de esta categoría deberán someterse a exámenes psicológicos, a criterio del médico examinador aeronáutico;

7) Todo solicitante, será sometido en su evaluación inicial, a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.39 (a)(2)(ii) y (iii);

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitaciones;

ii) Epilepsia;

iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) Se considerará como causa de incapacidad los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda

afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante.

La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando sea necesario por razones médicas.

10) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida que pueda interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como la arritmia respiratoria, extrasistoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o el ejercicio, o bradicardia sin disociación auriculoventricular, podrán considerarse dentro de lo normal;

ii) La electrocardiografía en reposo formará parte del reconocimiento cardíaco cuando se otorgue por primera vez un certificado aptitud psicofísica;

iii) La electrocardiografía en reposo se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad esté comprendida entre 35 y 40 años cada 2 años, y a partir de esta ultima edad anualmente;

iv) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación de todo solicitante con antecedentes de dolor toráxico, con historial de arritmia o de trastornos de la conducción.

11) Todo solicitante o titular de una licencia bajo este tipo de evaluación médica, que sufra de hipertensión, diabetes mellitus o arteriosclerosis de los lechos circulatorios distintos del coronario, será sometido a evaluación mediante prueba de esfuerzo cardiopulmonar en el primer reconocimiento después de establecido el diagnóstico y posteriormente cuando médicamente se considere necesario;

12) El titular de una licencia aeronáutica, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto con las limitaciones y condiciones que estipule la Autoridad de Aviación Civil;

13) Los titulares de licencias a quienes se aplica este tipo de evaluación médica, con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito, tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto-coronario, serán valorados individualmente por la Autoridad de Aviación Civil quien determinará su aptitud;

Prohibido su Reproducción

14) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado se establezca, que su hipertensión esté bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

15) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni importante, que comprometa o afecte la operación segura de una aeronave, o sea susceptible de agravarse con el vuelo;

16) No existirá ninguna afección pulmonar aguda de ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y, subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la Autoridad de Aviación Civil.

17) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud, será causa de que se considere como no apto al solicitante;

18) La espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de un certificado médico, cuando el solicitante tenga diagnóstico o posea historia de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos de forma permanente o periódica y si ha cumplido 40 años de edad. Posteriormente se solicitará a criterio de la Autoridad de Aviación Civil;

19) Los casos de enfisema pulmonar se considerarán incapacitantes si la afección presenta síntomas;

20) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tiene origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

21) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán, considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período

que no sea inferior a 3 meses partiendo desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la anterior. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante debería considerarse como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación, según este programa, durante un período total de dos años por lo menos y la composición de todas las radiografías no indique ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta deberá considerarse como inactiva o cicatrizada.

22) Los casos de enfermedad que implique deficiencias funcionales graves del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

23) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

24) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, se considerará como causa de incapacidad;

25) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, como extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que una junta médica designada al efecto por la Autoridad de Aviación Civil conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en el aire;

26) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinas que puedan afectar la operación segura de una aeronave se considerarán como incapacitantes;

27) Los casos de diabetes sacarina que requieran control de drogas antidiabéticas por vía oral, serán evaluados en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil, quien determinará según dictamen médico acreditado, la aptitud del solicitante;

28) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad;

29) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Cuando los casos mencionados arriba se deban a condiciones pasajeras, deberían considerarse como causa de incapacidad temporal.

30) Los casos de drepanocitosis comprobados mediante pruebas adecuadas será motivo de descalificación:

i) La presencia del rasgo drepanocítico no será motivo de descalificación salvo que haya pruebas médicas fehacientes en contrario.

31) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras se consideraran como d incapacidad temporal.

32) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médic examinador, sea patológico;

33) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerará como causa de incapacidad:

i) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como caus de incapacidad temporal.

34) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y e las vías urinarias que puedan causar incapacidad repentina, especialmente lo estrechamientos por compresión o constricción, será eliminatoria:

i) La nefrectomía asociada a hipertensión, uremia, infección en el riñó restante, será considerado no apto.

35) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en sistema urinario con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de su órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la Autoridad de Aviació Civil conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probab que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

36) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedent clínicos indiquen que ha estado afectado de sífilis, se le exigirá que presen pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

37) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos ginecologicos o menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el manejo seguro de una aeronave, se considerarán como incapacitadas:

i) Toda gestación presunta se considerará como caso de incapacidad temporal;

ii) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se la considere apta;

iii) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas, se considerarán individualmente;

iv) Ningún titular de licencia femenino ejercerá funciones de vuelo si se encuentra en la trigésima (30) semana de embarazo o si no han transcurrido (6) semanas después del parto.

38) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos, tendones y todas las secuelas funcionales graves, de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como de incapacidad;

39) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que limite los arcos de movilidad de dicha articulación, serán valorados en forma individual, por la Autoridad de Aviación Civil:

i) Podrán ser considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional no impide el manejo seguro de una aeronave.

40) Los casos en que exista impotencia funcional de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociados a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán valorarse individualmente por la Autoridad de Aviación Civil:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado se certifique que tal limitación no compromete el manejo seguro de una aeronave.

41) Los solicitantes en los que se encuentre el uso de prótesis u órtesis de cualquier tipo, deberán ser valorados, individualmente, por la Autoridad de Aviación Civil:

i) Podrán ser considerados aptos cuando según dictamen médico acreditado, se certifique, que el uso de los dispositivos ortopédicos, no

afectan ni comprometen la operación segura de una aeronave en cualquier clase de vuelo.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

1) El solicitante deberá tener campos visuales normales;

2) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica aguda o crónica de ninguno de los dos ojos o anexos, que puedan obstaculizar su función correcta, progresar a grados que impidan el ejercicio de las atribuciones del titular de la licencia o agravarse en el vuelo;

3) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/20 ó mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores:

i) Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante a condición de que:

(a) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/100, en cada ojo separadamente y que obtenga una agudeza visual de 20/25 o mejor, en cada ojo separadamente, mediante el uso de lentes correctores;

(b) El defecto de refracción deberá estar dentro del margen de +3 o de -3 dioptrías (error esférico equivalente);

(c) Utilice los lentes correctores mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia o habilitación que solicite o ya posea (las condiciones serán anotadas en el certificado de aptitud psicofísica;

(d) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia.

4) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiere el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil, quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

i) La indicación médica para esta clase de lentes;

ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (visión distante);

iii) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes.

Prohibido su Reproducción

La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofisica.

5) Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones del párrafo 67.39 (b)(4) (i) y (ii), sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. No obstante, la agudeza visual no corregida se mide y registra cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

(a) Un estado de la refracción cercana al límite de aceptabilidad;

(b) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

(c) Aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

6) Se exigirá que el solicitante pueda leer la carta Snellen a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para su uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

ii) No se usará más de un par de lentes correctores para demostrar que se satisface el requisito visual. No será aceptable la corrección única de la visión próxima.

7) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de agudeza visual lejana. Tendrá que utilizar lentes de predicador o bifocales, o quizás trifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. La corrección únicamente de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados a la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana:

i) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

Prohibida su Reproducción

8) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario:

   i) Se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, cuando demuestre que ha sido provisto de corrección para la visión binocular próxima y para la visión intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección y que satisface los requisitos previstos en agudeza visual lejana y cercana.

9) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos de Worth en posición primaria;

10) El solicitante no deberá presentar más de (1) dioptría de hiperforia en cualquier ojo, ni esoforía o exoforía mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana.

   i) Los casos en que se encuentre un valor de forias superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes

A título de informe se indica el rango normal de las amplitudes funcionales en dioptrías prismáticas.

Distancia	Amplitud de Convergencia	Amplitud de Divergencia	Fusión Vertical
6 cm	14 Δ	6 Δ	2.5 Δ
25 cm	38 Δ	16 Δ	2.6 Δ

11) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de cifras normales. Cualquier alteración será valorada por un oftalmólogo a requisito de la Autoridad de Aviación Civil;

12) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

13) El solicitante o titular de una licencia aeronáutica, que presente visión monocular, como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas, deberá ser valorado en forma individual por un especialista en oftalmología designado por la Autoridad de Aviación Civil, la cual mediante una junta emitirá el dictamen médico acreditado;

14) El solicitante deberá identificar, clara y correctamente las lámina Pseudoisocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizadas con lu del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por l iluminante C o D especificado por la Comisión Internacional de Luminotecnia,

Prohibida su Reproducción

las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus u Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los numerales del probador de visión, serán clasificados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 placas de Ishihara, podrá a juicio de la Autoridad de Aviación Civil, ser considerado apto, a condición de aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizadas en aviación. Si el solicitante no consigue identificar correctamente cada color, se dará por fracasada la prueba;

iv) El fracaso en las pruebas prácticas, pero calificado en todas las otras áreas, conlleva a la expedición de un certificado de aptitud psicofísica con la limitación:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN CONTROL CON SEÑALES DE COLORES".

c) Requisitos auditivos:

1). El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico, ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante.

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

Prohibida su Reproducción

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación del lenguaje y el tartamudeo se considerarán como eliminatorios.

6) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro a expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hast 40 años de edad y en adelante, cada veinte y cuatro (24) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oíd separadamente, mayor de 36 dB en ninguna de las tres frecuencias d 500 Hz, 1000 Hz, ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia d 3,000 Hz y no mayor de 65 dB en la frecuencia de 4,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor qu la especificada anteriormente, deberá ser sometido a una evaluació audiológica completa y valorada en forma individual por la Autoridad d Aviación Civil, quien determinará la aptitud o no aptitud, del solicitante

d) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase I:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera expedición de un certificado de aptitud psicofísica posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y continuación cada treinta y seis (36) meses;

ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriorme cada treinta y seis (36) meses;

iii) Creatinina en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

iv) Ácido úrico en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

v) Colesterol total en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vi) Triglicérido en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

vii) H.D.L. - L.D.L. en la primera evaluación y posteriormente cada treinta y seis (36) meses.

8) Diagnóstico por equipos médicos:

i) Electroencefalograma a criterio de la Autoridad de Aviación Civil o del médico examinador;

ii) Electrocardiograma en reposo, en la primera evaluación médica, a los 35 años de edad, y posteriormente a esta edad cada veinte y cuatro (24) meses hasta los 40 años y a partir de esta edad cada año;

iii) Electrocardiograma mediante prueba de esfuerzo a criterio de la Autoridad de Aviación Civil o del médico examinador;

iv) Radiografía de tórax en la primera evaluación médica y posteriormente cuando se considere médicamente necesaria;

v) Espirometría en la primera expedición de un certificado médico, cuando el solicitante tenga diagnóstico o posea historia de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos de forma permanente o periódica, a los 40 años de edad y posteriormente si se considera necesario;

vi) Audiometría en la primera expedición de una licencia posteriormente cada treinta y seis (36) meses hasta los 40 años y después de esta edad cada veinticuatro (24) meses.

67.41 Evaluación aptitud psicofísica Clase II.

a) Requisitos psicofísicos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

   i) Psicosis;

   ii) Alcoholismo;

   iii) Dependencia de fármacos;

   iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

   v) Anomalía mental o neurosis de grado considerable, que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta del cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante sea tal, que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada afecte la seguridad del vuelo, o las funciones aeronáuticas desempeñadas.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los 24 meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea;

4) No se considerará eliminatorio una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

5) Todo solicitante será sometido en su primera evaluación a pruebas para la detección de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario, con el propósito de descartar lo especificado en 67.41 (a)(ii) y (iii);

6) Todo solicitante deberá someterse, a la aplicación de una serie de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de límites normales;

7) Todo solicitante que en la entrevista psicológica de su primera evaluación revele datos fuera de los límites normales, deberá ser valorado por un psiquiatra y/o neurólogo, que determinará su aptitud para el desempeño de sus funciones aeronáuticas;

8) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de sus obligaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

9) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante con historia clínica de enfermedad neurológica y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

10) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, pueda afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

11) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón congénita o adquirida, que pueda impedirle el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante. Una historia de infarto del miocardio comprobado será motivo de descalificación:

   i) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

   ii) La electrocardiografía en reposo formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de una licencia, posteriormente cada veinticuatro (24) meses hasta los 40 años y a partir de esta última edad cada año;

   iii) La electrocardiografía con prueba de esfuerzo formará parte de la evaluación médica cuando el solicitante posea historial de trastornos cardíacos.

12) El titular de una licencia, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio podrá ser considerado apto, con las limitaciones y condiciones que estipule la Autoridad de Aviación Civil;

13) Los titulares de licencias con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto

coronario, serán valorados en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil quien mediante evaluación determinará sobre su aptitud;

14) Las presiones arteriales sistólicas y diastólicas estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual:

i) Podrán considerarse aptos los solicitantes que según dictamen médico acreditado establezca, que su hipertensión esté bajo control satisfactorio con medicamentos compatibles con las funciones aeronáuticas.

15) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante y deberán efectuarse todas las pruebas establecidas según los procedimientos de la Autoridad de Aviación Civil;

16) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) La radiografía del tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y subsiguientemente se solicitarán estudios similares periódicos a criterio de la Autoridad de Aviación Civil.

17) Toda mutilación extensa de la pared toráxica con hundimiento de la caja toráxica y las secuelas de intervenciones quirúrgicas que ocasionen deficiencia respiratoria en altitud será causa de que se considere como no apto;

18) La esprirometría formará parte de la evaluación inicial del aparato respiratorio cuando se expida por primera vez un certificado de aptitud psicofísica a solicitantes que tengan 40 años de edad y posteriormente cuando esté médicamente indicado;

19) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas;

20) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe que son tuberculosis o se presume que tienen origen tuberculoso, pueden considerarse como admisibles.

21) Los casos dudosos en cuanto a la actividad de una lesión, en los que desde el punto de vista clínico no aparecen los síntomas característicos de la enfermedad, deberán considerarse como causas de incapacidad temporal, durante un período

que no sea inferior a tres meses, contados desde la fecha del reconocimiento médico:

i) Al terminar dicho período de tres meses, deberá hacerse una nueva radiografía, comparándola cuidadosamente con la primera. Si no hay indicios de que la enfermedad progresa y no hay síntomas generales ni síntomas que se refieran al tórax, el solicitante se considerará como apto por tres meses;

ii) Siempre que la enfermedad siga sin presentar indicios de progreso, lo que se comprobará por exámenes radiográficos realizados al final de todo período de tres meses, la validez de la licencia deberá limitarse a períodos consecutivos de tres meses.

Cuando el solicitante haya estado en observación según este programa durante un período total de dos años, por lo menos, y la comparación de todas las radiografías no indiquen ningún cambio o sólo regresión de la lesión, ésta se considerará como inactiva cicatrizada.

22) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad en el caso del personal con licencia de vuelo, en otros casos el personal será considerado en forma individual;

23) Se exigirá que el solicitante esté completamente exento de hernias viscerales;

24) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina durante el vuelo, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, se consideraran como causas de incapacidad;

25) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el aparato digestivo y sus anexos con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, será considerado como no apto, hasta tanto la Autoridad de Aviación Civil haya valorado los detalles de la referida operación y estime que no es posible que sus consecuencias causen incapacidad en el aire cuando se trate de personal con licencia de vuelo;

26) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que pueden interferir la operación segura de una aeronave o el buen desempeño de sus obligaciones, se considerará como incapacitantes;

27) Los casos comprobados de diabetes mellitus que resulten satisfactoriamente controlados, sin necesidad de administrar ningún medicamento antidiabético se considerarán como aptos:

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes será motivo de descalificación excepto en el caso de medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

28) Los casos de hipertrofia persistente del bazo, intensa o moderada, por debajo del margen costal, se considerarán como causa de incapacidad en el caso de solicitantes o titulares de licencias de vuelo;

29) Los casos de hipertrofia localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes de la licencia y habilitación del solicitante;

30) Los casos de drepanocitosis comprobados mediante pruebas adecuadas será motivo de descalificación en personal de vuelo:

i) La presencia del rasgo drepanocítico no será motivo de descalificación, salvo que haya prueba médica fehaciente en contrario.

31) Cuando los casos mencionados en 67.41 (a)(29), se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

32) Los casos que presenten cualquier señal de enfermedad orgánica de los riñones se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los debidos a circunstancias pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

33) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del médico examinador, sea patológico;

34) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como de incapacidad:

i) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

35) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueden causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión, o constricción será eliminatoria cuando se trate de personal con licencia de vuelo:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

36) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en el sistema urinario, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de sus órganos, deberá considerarse como no apto hasta que la Autoridad de Aviación Civil conozca los detalles de la referida operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad repentina en vuelo;

37) A la persona que solicite por primera vez una licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

38) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos ginecológicos o menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamientos y que es probable les impidan el buen desempeño de sus obligaciones, se considerarán como incapacitadas temporalmente:

i) Toda gestación presunta se considerará como de incapacidad temporal en personal con licencias de vuelo;

ii) Después de un parto o aborto, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se le considere apta;

iii) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones ginecológicas se considerarán individualmente.

iv) Ningún titular de licencia femenino ejercerá las funciones de vuelo si se encuentra en la trigésima (30) semana de embarazo o si no han transcurrido (6) semanas después del parto.

39) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que limite los arcos de movilidad de la articulación, serán valorados en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil y podrán ser considerados aptos cuando, según dictamen médico acreditado, se certifique que la limitación funcional es compatible con el buen desempeño de las funciones aeronáuticas.

40) Los casos en que se encuentre impotencia de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociado a disminución de la fuerza y los movimientos, deberán ser considerado no aptos:

i) Podrán considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado, se certifique que tal limitación no impide el desempeño seguro de las funciones aeronáuticas.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

1) El solicitante deberá tener campos visuales normales;

2) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica aguda o crónica de ninguno de los dos ojos o anexos que pueda obstaculizar su función correcta, al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante;

3) El solicitante tendrá una agudeza visual lejana de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente sin el uso de lentes correctores:

i) Si esta agudeza visual se obtiene solamente mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante, a condición de que:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicite o ya posea.

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición al ejercer las atribuciones que le confiere su licencia.

ii) Si la agudeza visual exigida en 67.41 (b)(3) solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores y la agudeza visual natural en cada ojo separadamente es menor de 20/200, los solicitantes cuyos defectos de refracción en cada ojo separadamente esté dentro del margen de +5 ó de -5 dioptrías (error esférico equivalente) podrán no obstante, ser aceptados como aptos, de conformidad con un dictamen médico acreditado.

4) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.41 (b)(3), siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repetirá la prueba de refracción. No obstante la agudeza visual no corregida, se mide y se registra toda vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

(a) Un estado de la refracción cercano al límite de aceptabilidad;

(b) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

(c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

Prohibida su Reproducción

5) Un solicitante que necesite corrección para satisfacer el requisito de agudeza visual próxima, tendrá que utilizar lentes bifocales o quizás trifocales, que le permitan leer los instrumentos y una carta o manual que tenga a la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes.

   i) Siempre que haya una necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante, ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente cumpla sus funciones u otras tareas aeronáuticas.

6) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de 20/40, al leer la carta Snellen o su equivalente, a una distancia de 40 cm. (16 pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32 pulg.) para visión intermedia o su equivalente.

   i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

   ii) No será aceptable la corrección única de la visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) ya que ello reduce considerablemente la agudeza visual.

7) El solicitante o poseedor de licencia de vuelo no tendrá más de (1) una dioptría prismática de hiperforía en cualquier ojo, ni heteroforía horizontal mayor de 6 dioptrías prismáticas, al ser medidas en posición primaria y para visión lejana:

   i) Los casos en que se encuentre un valor de forías superior a lo indicado, deberán ser valorados en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la relación vergencia-foría y valorar las amplitudes funcionales existentes.

8) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los 4 puntos cardinales de Worth en posición primaria;

9) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil;

10) En los casos de personal de vuelo que por solicitud voluntaria solicite el uso de lentes de contacto, durante el desempeño de sus actividades aeronáuticas, se autorizará el empleo de este tipo de lentes cuando la Autoridad de Aviación Civil, compruebe, después de haber efectuado exámenes repetidos a los interesados:

Prohibida su Reproducción

i) Que los lentes de contacto prescritos corrigen el defecto visual (miopía);

ii) Que los interesados demuestren perfecta tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes.

La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísico.

11) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

12) El solicitante o titular de una licencia de vuelo, que presente visión monocular como consecuencia de lesiones congénitas o traumáticas, deberá ser valorado en forma individual por un oftalmólogo designado por la Autoridad de Aviación Civil, la cual mediante Junta Médica emitirá el dictamen de aptitud;

13) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudoisocromáticas de la edición de 24 placas de Ishihara, utilizados con luz del día o artificial, de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificado por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de los colores (anormal);

ii) Siete o más errores en las placas de 1 a 15 de la edición de 24 placas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de Visión Titmus o Orthorator serán considerados como deficiente a los colores;

iii) En el caso de que el solicitante fallase para identificar cuatro o más láminas del 1 al 7 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de señales de colores utilizados en aviación;

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas prácticas se puede expedir el certificado de aptitud psicofísica como:

"NO VALIDO PARA VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES QUE REQUIERAN IDENTIFICACIÓN DE SEÑALES DE COLORES".

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

Prohibido su Reproducción

2) El solicitante no deberá presentar perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano:

   i) Si bien una perforación simple y seca, de origen no infeccioso, no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante. En tales circunstancias, no se otorgarán o renovarán las licencias, a no ser que se cumplan los requisitos auditivos estipulados en 67.41 (c)(6).

3) El solicitante no deberá presentar obstrucción permanente en las trompas de eustaquio;

4) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

   i) Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

5) Ambos conductos nasales permitirán el libre paso del aire. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave, aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

   i) Los solicitantes que tartamudeen excesivamente se considerarán como no aptos, en el caso del personal que solicite licencia de vuelo.

6) El solicitante de una licencia de vuelo será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

   i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses hasta los 40 años de edad y en adelante cada veinte y cuatro (24) meses;

   ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente mayor de 36 dB en ningunas de las tres frecuencias de 500, 1,000 ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia 3,000 Hz y, no mayor de 65 dB en la frecuencia de 4,000 Hz;

   iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, deberá ser sometido a una evaluación audiológica completa y valorado en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil, quien determinará la aptitud del solicitante.

d) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase II:

   1) Hemograma completo;

   2) Urianálisis;

3) V.D.R.L. en la primera evaluación médica y posteriormente cada treinta y seis (36) meses;

4) Electroforesis de hemoglobina únicamente al personal de vuelo, en la primera evaluación médica;

5) Tipo sanguíneo y factor Rh únicamente en la primera evaluación médica (si desconoce el dato);

6) Determinación de abuso de drogas o de alcohol en la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (análisis sorpresivo);

7) Determinación de química sanguínea:

   i) Nitrógeno de la urea sanguínea en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

   ii) Glicemia en ayunas en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

   iii) Creatinina en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

   iv) Ácido úrico en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años;

   v) Colesterol total en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años;

   vi) Triglicérido en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años;

   vii) H.D.L y L.D.L. en la primera evaluación y a continuación cada tres (3) años.

8) Diagnóstico por equipos médicos:

   i) Electroencefalograma a criterio de la Autoridad de Aviación Civil o del médico examinador;

   ii) Electrocardiograma en reposo en la primera expedición de una licencia, posteriormente cada veinticuatro (24) meses hasta los 40 años y a partir de esta última edad cada año;

   iii) Electrocardiograma mediante prueba de esfuerzo a criterio de la Autoridad de Aviación Civil;

iv) Radiografía de tórax será practicado en la primera evaluación médica y posteriormente cuando se considere médicamente indicado;

v) Espirometría será practicado al personal de vuelo con antecedentes clínicos de enfermedad respiratoria obstructiva, a los 40 años de edad, en el caso del personal con hábitos de tabaquismo, y cuando esté médicamente indicado;

vi) Audiometría será solicitada en la primera evaluación para la expedición de una licencia, posteriormente cada treinta y seis (36) meses, hasta los 40 años y en adelante cada veinte y cuatro (24) meses.

67.43 Evaluación aptitud psicofísica Clase III.

a) Requisitos psicofísicos:

1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente desempeñar sus funciones;

2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

i) Psicosis;

ii) Alcoholismo;

iii) Dependencia de fármacos;

iv) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repentinamente por su comportamiento exagerado;

v) Anomalía mental o neurosis, de grado considerable, que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicite o ya posea, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones a la licencia solicitada afecte la seguridad de vuelo.

3) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de la personalidad o neurosis que según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes al reconocimiento, le impidan ejercer con seguridad los privilegios de la licencia o habilitación solicitada o que ya posea:

i) No se considerará como eliminatoria una historia de psicosis tóxica aguda, si el solicitante no sufre incapacidad permanente.

Prohibida su Reproducción

4) Todo solicitante será sometido en su evaluación inicial a pruebas para la determinación de abuso de drogas o alcohol y posteriormente cuando se considere necesario con el propósito de descartar lo especificado en 67.43 (a) (ii) y (iii);

5) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:

   i) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir con el buen desempeño de sus obligaciones;

   ii) Epilepsia;

   iii) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

6) Se considerarán como causa de no-aptitud los casos de traumatismos craneoencefálicos, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan afectar el buen desempeño de las obligaciones que competen al solicitante;

7) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que pueda impedirle el buen desempeño de las obligaciones que le competen. Puede considerarse como apto al solicitante que, según dictamen médico acreditado, se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio;

8) Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como arritmia respiratoria, extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debido a la agitación o al ejercicio, taquicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales;

9) La electrocardiografía formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de la licencia; y

   i) En el primer reconocimiento efectuado después de los 40 años de edad, y a continuación cada treinta y seis (36) meses;

   ii) En los reconocimientos sucesivos en todos los casos dudosos.

NOTA: El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

Prohibida su Reproducción

10) Las presiones arteriales, sistólica y diastólica, estarán comprendidas dentro de los límites normales. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión, como no sean aquellos cuyo uso, según dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, es motivo de descalificación;

11) El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante:

i) La presencia de varicosidades no será necesariamente eliminatoria.

12) No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura:

i) La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos;

ii) Los casos de enfisema pulmonar sólo deberán considerarse como de incapacidad si la afección presenta síntomas.

13) Cuando el solicitante posea historia clínica o diagnóstico de enfermedad respiratoria que requiera el uso de medicamentos en forma permanente o periódica, la espirometría formará parte de la evaluación del aparato respiratorio en la primera expedición de una licencia, en el primer reconocimiento después de los 40 años y en los reconocimientos sucesivos, a criterio de la Autoridad de Aviación Civil;

14) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se presume que son tuberculosas, podrán considerarse admisibles.

15) Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad;

16) El solicitante estará completamente exento de hernias que puedan provocar síntomas causantes de incapacidad;

17) Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, serán considerados en forma individual;

18) Los casos de desórdenes del metabolismo de la nutrición o endocrinos que puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, se considerarán como incapacitantes;

19) Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten satisfactoriamente controlados sin necesidad de suministrar ningún medicamento antidiabético, se considerarán como aptos.

i) El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes sacarina es motivo de descalificación excepto en el caso de los medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiado y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el buen desempeño de sus obligaciones.

20) Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitaciones del solicitante;

21) Cuando los casos mencionados en 67.43 (a)(20) se deban a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal;

22) Los casos que presenten señales de enfermedad orgánica de los riñones, se consideraran como incapacidad temporal;

23) La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio de la Autoridad de Aviación Civil sea patológico;

24) Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad:

i) Las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.

25) Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión o restricción, será eliminatoria:

i) Podrá considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.

26) A la persona que solicite por primera vez licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas de que se ha sometido a un tratamiento adecuado;

Prohibida su Reproducción

27) Las solicitantes que tengan un historial de graves trastornos ginecologicos o menstruales, que hayan demostrado ser incorregibles por tratamiento y que es probable que les impidan el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, se considerarán incapacitadas.

i) Ningún titular de licencia femenino podrá ejercer funciones de vuelo si se encuentra en la trigésima (30) semana de embarazo o si no han transcurrido (6) semanas después del parto;

ii) Después de un parto o aborto se someterá a un reconocimiento médico para declarala apta.

28) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad:

i) Podrá considerarse que no son eliminatorias las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o tendones y ciertos defectos anatómicos compatibles con el buen desempeño de las obligaciones del solicitante.

b) Requisitos visuales y relativos a la percepción de colores:

1) El solicitante deberá tener campos visuales normales;

2) El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica, aguda o crónica de ninguno de los dos ojos o anexos, que pueda obstaculizar su función correcta, progresar a grados que impidan el ejercicio de las atribuciones de los titulares de licencias, a quienes se aplica esta evaluación;

3) El solicitante deberá tener una agudeza visual lejana de 20/40 o mejor en cada ojo separadamente con o sin lentes correctores:

i) Si esta norma de agudeza visual sólo se consigue mediante uso de lentes correctores, podrá considerarse apto al solicitante, a condición de qué:

(a) Use lentes correctores mientras ejerza las atribuciones inherentes de la licencia o habilitaciones que solicite o ya posea;

(b) Tenga un par de lentes correctores de repuesto a su disposición mientras ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

(c) Posea una agudeza visual sin corrección de por lo menos 20/100 cada ojo separadamente y el defecto de refracción esté dentro del margen de + 3 o de - 3 dioptrías (error esférico equivalente).

4) Se considerará que un solicitante aceptado que cumpla con las disposiciones de 67.43 (b)(3) en lo referente al defecto de refracción siga siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se repite la prueba de refracción. La agudezã visual no corregida se mide y regula cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico:

   i) Las condiciones que indican necesidad de determinar nuevamente el defecto de refracción incluyen:

      (a) Un estado de la refracción cercana al límite de aceptabilidad;

      (b) Una disminución importante de la agudeza visual sin corrección;

      (c) La aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

5) Se exigirá que el solicitante posea una agudeza visual de (20/40) al leer la carta Snellen o su equivalente a una distancia de 40 cm. (16pulg.) para visión cercana y 80 cm. (32pulg.) para visión intermedia o su equivalente:

   i) Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de lentes correctores, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que disponga de dichos lentes para su uso inmediato cuando ejerza las atribuciones que le confiere su licencia;

   ii) No será aceptable usar más de un par de lentes correctores para demostrar que satisface este requisito visual;

   iii) Para determinadas funciones de control de tránsito aéreo puede aceptarse la corrección únicamente para visión próxima. No obstante, esta corrección (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura), reduce considerablemente la agudeza visual lejana;

   iv) Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra u oftalmólogo acerca de las distancias de lectura para las funciones de tránsito aéreo que el solicitante desempeña.

6) El solicitante o titular de una licencia, que por la naturaleza de su defecto visual requiera el uso de lentes de contacto, deberá ser valorado en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil, quien autorizará a los interesados el empleo de dichos lentes cuando se compruebe:

   i) La indicación médica para esta clase de lentes;

   ii) Que los lentes de contacto indicados corrijan el defecto visual (miopía);

iii) Que el titular demuestre tolerancia y adaptación al uso permanente de estos lentes.

La condición de que el interesado ha sido autorizado para el uso de este tipo de lentes se anotará en el certificado de aptitud psicofísica.

7) El solicitante deberá tener un punto próximo de acomodación de 30 cm. (12pulg.) mientras utiliza los lentes correctores, de ser necesario, según se exige en 67.43(b)(3):

i) No obstante, se podrá declarar apto al solicitante que no satisfaga lo previsto en esta disposición, a condición de que presente pruebas, que sean satisfactorias para la Autoridad de Aviación Civil, que demuestren que ha sido provisto para la visión binocular próxima y para la visión a distancia intermedia, o que no necesita por el momento tal corrección.

8) El solicitante deberá tener fusión con la prueba de los cuatro puntos cardinales de Worth en posición primaria;

9) La tensión intra-ocular deberá estar comprendida dentro de los límites normales. Cualquier alteración será evaluada en forma individual por un oftalmólogo designado por la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

10) Toda cirugía con implantación de lentes intraoculares, a que sea sometido el solicitante deberá ser valorado por un oftalmólogo designado por la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la aptitud del solicitante;

11) El solicitante deberá identificar clara y correctamente las láminas pseudoisocromáticas de la edición de 24 láminas de Ishihara utilizadas con luz del día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por el iluminante C o D especificada por la comisión internacional de luminotecnia, o las placas que con el mismo fin utiliza el probador de visión Titmus o Orthorator:

i) Los resultados se clasificarán como normal o deficiente a la percepción de colores (anormal);

ii) Dos o más errores en las placas 1 a 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara o cualquier error en los números del probador de visión Titmus o Orthorator será clasificado como deficiente a los colores;

iii) En caso de que el solicitante fallase al identificar una o más láminas de las comprendidas entre los números 8 al 15 de la edición de 24 láminas de Ishihara, se considerará apto al aprobar satisfactoriamente un examen con luces de colores utilizados en aviación.

iv) Cuando se trate de licencia de vuelo y que haya fracasado en las pruebas de percepción a los colores, se anotará en el certificado médico la siguiente limitación:

NO VALIDO PARA FUNCIONES DE CONTROL QUE REQUIERAN IDENTIFICACIONES DE SEÑALES DE COLORES

c) Requisitos auditivos:

1) El solicitante no deberá presentar proceso patológico activo, agudo o crónico ni en el oído interno ni en el oído medio;

2) El solicitante no deberá presentar desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares:

i) Las condiciones pasajeras se considerarán como causa de incapacidad temporal.

3) No existirá ninguna deformidad grave, ni afección grave aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores:

i) Los defectos de articulación en el lenguaje y el tartamudeo son eliminatorios en caso de licencia de controlador de tránsito aéreo y serán evaluados individualmente en los restantes casos.

4) El solicitante será sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro al expedirse el certificado de aptitud psicofísica por primera vez:

i) Posteriormente con una frecuencia cada treinta y seis (36) meses;

ii) No deberá tener una deficiencia de percepción auditiva en cada oído separadamente mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500, 1,000 ó 2,000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3,000 Hz y no mayor de 60 dB en la frecuencia de 4,000 Hz;

iii) En caso de que el solicitante presente una deficiencia auditiva mayor que la especificada en el punto anterior, deberá ser sometido a una evaluación audiológica completa y valorado en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil, quien determinará la aptitud del solicitante.

d) Exámenes complementarios para la evaluación médica Clase III:

1) Hemograma completo;

2) Urianálisis;

3) V.D.R.L en la primera evaluación y posteriormente cada 24 meses;

4) Tipo sanguíneo y factor Rh en la primera evaluación si es desconocido;

5) Glicemia en ayunas;

6) Nitrógeno de la úrea sanguínea;

7) Creatinina;

8) Acido úrico;

9) Colesterol Total;

10) Triglicérido L.D.L. y H.D.L;

11) Determinación de abuso de drogas y de alcohol en la primera evaluación para la expedición de un certificado de aptitud psicofísica y posteriormente cuando se considere necesario;

12) Diagnóstico por equipos médicos:

i) Electrocardiograma en la primera expedición de una licencia, a los 40 años de edad y a continuación cada cinco (5) años;

ii) Radiografías de tórax se solicitará en el primer examen médico, y posteriormente cada cinco (5) años;

iii) Espirometría se practicará en la primera evaluación del aparato respiratorio y posteriormente a los 40 años;

iv) Audiometría se practicará en la primera evaluación al expedirse por primera vez la licencia y posteriormente cada tres (3) años.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

TOMO III

RAD No. 91	Tránsito Aéreo y Reglas de Operación General.
RAD No. 101	Globos Fijos, Cometas (chichiguas) y Globos Libres no Tripulados.
RAD No. 103	Vehículos Ultralivianos.
RAD No. 105	Paracaidismo.
RAD No. 107	Seguridad Aeroportuaria.
RAD No. 108	Seguridad del Operador de Aeronaves.
RAD No. 109	Seguridad Indirecta a Empresas de Transporte Aéreo.
RAD No. 119	Certificación: Aerotransportista y explotadores comerciales.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

NQTA EXPLICATIVA

La numeración que aparece al lado de cada uno de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD´s) contenidos en este Tomo, presenta, frecuentemente, saltos en su secuencia ascendente, obedeciendo los mismos al hecho de que dichos Reglamentos son una adaptación (en los casos que no confrontan la legislación dominicana que rigen la materia) de los FAR´s de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha motivado la exclusión de la numeración correspondiente a los FAR´s, cuya adaptación no fue objeto de consideración por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por entender que los mismos carecerían de aplicación práctica en nuestro pais.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 91

- TRANSITO AEREO Y REGLAS DE OPERACION GENERAL

RAD 91 - Transito Aéreo y Reglas de Operación General

Indice

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.
91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.
91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.
91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.
91.9 Requisitos del manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.
91.11 Prohibición contra interferencia con los tripulantes de mando.
91.13 Operación descuidada o arriesgada.
91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.
91.17 Alcohol o drogas.
91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.
91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.
91.23 Idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo.
91.25 Instrucción.
91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

Sección "B" - Reglas de Vuelos Generales

91.101 Aplicabilidad.
91.103 Acción de prevuelo.
91.105 Tripulación de vuelo y sus posiciones.
91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).
91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.
91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.
91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.
91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.
91.117 Velocidad de las aeronaves.
91.119 Altitudes mínimas de vuelo.
91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.
91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).
91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.
91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.
91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.
91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.
91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.
91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.
91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.
91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.
91.137 Restricciones temporales de vuelo.

91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.
91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.
91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad de jefes de Estado y funcionarios.
91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.
91.151 Reglas de vuelo visual (VFR).
91.153 Planes de vuelo.
91.155 Clasificaciones del Espacio Aéreo ATS.
91.157 Reservado.
91.159 Tabla de Nivel de Vuelo o Altitud Crucero de acuerdo a la Derrota.
91.167 Reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).
91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.
91.173 Requisito de plan de vuelo y autorización del ATC.
91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).
91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.
91.179 Altitud de crucero y nivel de vuelo por instrumentos.
91.181 Curso a ser volado.
91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.
91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.
91.186 Procedimientos de Falla de Comunicaciones.
91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes del mal funcionamiento.
91.189 Operaciones de categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.
91.191 Manual de categoría II y III.
91.193 Certificación de autorización para algunos operadores categoría II.

Sección "C" - Requisitos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.
91.205 Aeronaves civiles motorizadas con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.
91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).
91.209 Luces de aeronaves.
91.211 Oxígeno suplementario.
91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.
91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).
91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.
91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves propulsadas por motores de turbina.
91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.303 Vuelo acrobático.
91.305 Areas de vuelo de prueba.
91.307 Paracaídas y paracaidismo.

91.309 Remolque de planeadores.
91.311 Remolque.
91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.
91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.
91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.
91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.
91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.
91.403 Generalidades.
91.405 Requisitos de mantenimiento.
91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
91.409 Inspecciones.
91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.
91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.
91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.
91.417 Registros (récords) de mantenimiento.
91.419 Transferencia de registros (récords) de mantenimiento.
91.421 Registro (récords) de mantenimiento de motores reconstruidos.

Sección "F" – Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.
91.503 Equipo de vuelo e información operativa.
91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.
91.507 Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.
91.509 Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.
91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.
91.513 Equipo de emergencia.
91.515 Reglas de altitud de vuelo.
91.517 Informaciones al pasajero.
91.519 Instrucciones al pasajero.
91.521 Arnés de hombro.
91.523 Equipajes transportados.
91.525 Transporte de carga.
91.527 Operación en condiciones de hielo.
91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.
91.531 Requisitos para piloto de segundo mando (copiloto).
91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.
91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

Prohibida su Reproducción

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.
91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.
91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.
91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.
91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).
91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).
91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.
91.613 Materiales para interiores de compartimientos.

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

91.701 Aplicabilidad.
91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.
91.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).
91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).
91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.
91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.
91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.

Sección "I" - Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones concernientes a los límites de ruido en las operaciones aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD. (Ver nota respectiva).

Sección "J" – Permisos de Desviación (waivers)

91.903 Política y procedimientos.
91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.

Apéndices del RAD 91

Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento.
Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (Sección 91.817).
Apéndice"C"- Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimum Navigation Performance Specifications) (MNPS).
Apéndice "D" - Ver nota respectiva.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones.
Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros.
Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM).

Sección "A" - Generalidades

91.1 Aplicabilidad.

a) Excepto por lo previsto del párrafo (b) de esta sección y el 91.703, esta sección describe las reglas que regulan y deberán ser cumplidas para las operaciones de aeronaves dentro de la República Dominicana y sus aguas territoriales, sin incluir globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados, globos libres sin tripulación regidos por el RAD 101 y vehículos ultralivianos motorizados de acuerdo con el RAD 103.

b) Toda persona que opere una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, fuera de la República Dominicana deberá:

1) **Sobre alta mar**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes y con las disposiciones del Anexo 2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (Reglamento del Aire).

2) **Sobre otros Estados**: Cumplir con las regulaciones aeronáuticas vigentes de esos Estados y los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que sean aplicables.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando o comandante de la aeronave.

a) El piloto al mando de una aeronave es directamente responsable de ésta y es la máxima autoridad para la operación de la misma.

b) En una emergencia que requiera acción inmediata, el piloto al mando podrá desviarse de cualquier regla hasta donde sea necesario para cumplir con la emergencia.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las reglas como lo contempla el párrafo anterior, en caso de que la Autoridad Competente de Aviación Civil lo requiera, deberá someter un reporte por escrito sobre esa desviación dentro de las 24 horas de haber recibido dicho requisito, por parte de la Autoridad Competente de Aviación Civil

d) El piloto al mando observará las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes de los Estados en que opere la aeronave.

e) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad de la aeronave así como de la seguridad de todas las personas y propiedades a bordo.

f). El piloto al mando tendrá la obligación de 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.

g) El piloto al mando asegurará que las licencias de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, han sido otorgadas o convalidadas por el Estado de matrícula; que están

debidamente habilitadas y son de validez actual, y comprobará a su satisfacción que los miembros de la tripulación de vuelo mantienen su competencia.

91.5 Piloto al mando de aeronave que requiere más de un piloto.

Ninguna persona podrá operar una aeronave que esté certificada para más de un piloto, a menos que el piloto al mando cumpla con los requisitos del RAD 61.58 de ese reglamento.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que:

a) Dicha aeronave se encuentre en condiciones aeronavegables.

b) La Aeronave esté debidamente matriculada y que estén abordo sus certificados respectivos.

c) Los instrumentos y equipo instalados en la aeronave sean apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

d) La masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

e) Toda carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta;

f) No se excederán las limitaciones de utilización, contenidas en el manual de vuelo o documento equivalente; y

g) El piloto al mando no iniciara o continuará cualquier vuelo cuando ocurra cualquier condición que afecte la aeronavegabilidad de la misma.

91.9 Requisitos de manual de vuelo, marcas y placas (placard) en aeronaves civiles.

a) Excepto como está previsto en párrafo (d) de esta sección ninguna persona puede operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones operacionales especificadas en el manual de vuelo aprobado por Autoridad Competente de Aviación Civil.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana:

1) Para la cual se requiera un manual de vuelo de acuerdo a su certificado de Tipo, a menos que esté disponible en la aeronave, como está previsto en la sección 121.141 (b); y

2) Para la cual un manual de vuelo no es requerido por su certificado de Tipo, a menos que haya disponible un manual de vuelo aprobado, marcas y placas (placards) o cualquier combinación de las mismas.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de matrícula dominicana, a menos que esa aeronave esté identificada de acuerdo con el RAD 45.

91.11 Prohibición contra interferencia con los tripulantes de mando.

Ninguna persona deberá asaltar, intimidar, acosar o interferir con los miembros de la tripulación de vuelo a bordo de una aeronave que esté operando.

91.13 Operación descuidada o arriesgada.

Ninguna persona deberá operar una aeronave sin cuidado o temerariamente, de manera tal que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

91.15 Lanzar o dejar caer objetos de aeronaves en vuelo.

Ningún piloto al mando de una aeronave civil permitirá que se arroje de su aeronave en vuelo, objeto alguno que pueda causar un peligro a personas y propiedades. Esta sección no prohibe el dejar caer cualquier objeto con la previa autorización de la Autoridad de Aviación Civil, tomando todas las precauciones necesarias para evitar daños o lesiones a personas o propiedades.

91.17 Alcohol o drogas.

a) Ninguna persona podrá o pretenderá ser miembro de una tripulación de vuelo de una aeronave civil:

1) Dentro de las ocho horas después del consumo de cualquier bebida alcohólica;

2) Mientras esté bajo la influencia de alcohol o drogas;

3) Mientras esté usando cualquier droga o medicamento que afecte las facultades de esa persona poniendo en juego la seguridad operacional;

4) Mientras mantenga un 0.04 % ó más de alcohol en su sangre.

b) Excepto en emergencias, ningún piloto de una aeronave civil permitirá que aborden su aeronave personas que obviamente estén bajo la influencia de alcohol, licores o drogas, excepto a pacientes bajo tratamiento médico.

c) Un miembro de la tripulación deberá hacer lo siguiente:

1) Por solicitud del operador para el cual es empleado de un representante de la Autoridad Competente de Aviación Civil o de una autoridad policial, someterse a un examen para indicar el grado de alcohol en la sangre cuando:

i) El operador, el representante de la Autoridad Competente de Aviación Civil o la autoridad policial estén pidiendo el examen para investigar una supuesta violación de la ley del Estado que gobierna el mismo o por los requisitos prohibidos por los párrafos (a)(2) ó (a)(4) de esta sección.

2) Todas las veces en que la Autoridad Civil tenga sospechas de que una persona haya violado los párrafos (a)(1), (a)(2) ó (a)(4) de esta sección, deberá proveer de la tripulación, las cuales deberán indicar el porcentaje de alcohol en la sangre.

d) Cualquier información provista por las pruebas efectuadas según el párrafo (c) de esta sección, podrá ser usada en la evaluación de cualquier certificación.

Todos los resultados de la prueba de sangre se utilizaran como evidencia en cualquier procedimiento legal pertinente a estas regulaciones.

91.19 Transporte de drogas narcóticas marihuana y estimulantes narcóticos.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil dentro de la República Dominicana con conocimiento del embarque no autorizado de drogas narcóticas, marihuana, drogas estimulantes o sustancias depresivas.

b) Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará en caso de transporte de drogas narcóticas, marihuana y depresivos o estimulantes o sustancias depresivas que hayan sido autorizadas para el transporte por entidades legales del gobierno.

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar, ni ningún operador o piloto al mando de una aeronave puede permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil, en las siguientes aeronaves civiles matrículadas en la República Dominicana:

1) Aeronaves operadas por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos; o

2) Cualquier otra aeronave mientras opere bajo IFR.

b) El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

1) Grabadores portátiles.

2) Audífonos.

3) Marcapasos.

4) Afeitadoras eléctricas.

5) Cualquier otro medio electrónico portátil, que el operador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación o sistemas de comunicación, de la aeronave sobre la cual se utilizarán.

c) En el caso de una aeronave operada por el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, la determinación sobre lo prescrito por el párrafo (b)(5) de esta sección deberá ser hecha por ese operador de la aeronave sobre la cual el dispositivo electrónico particular será

utilizado. En el caso de otra aeronave, la determinación puede ser hecha por el piloto al mando u otro operador de la aeronave.

91.23 Idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo.

El piloto al mando será responsable de garantizar que:

a) No se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

b) No se continuará ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones se vea significativamente reducida por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

91.25 Instrucción.

Una aeronave no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que la tripule:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arrendamiento, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

91.27 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

a) No deberá reabastecerse 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 designada por éste, listas para iniciar una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

b) La Autoridad de Aviación Civil, podría autorizar el reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando siempre y cuando esto le sea solicitado en cuyo caso deberá mantenerse comunicaciones en ambos sentidos, mediante sistema de intercomunicación de avión u otro medio apropiado entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado.

Sección "B" - Reglas de Vuelo Generales

91.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglamentos de vuelo que gobiernan la operación de aeronaves dentro de la región de información de vuelo (IFR) de la República Dominicana publicados en el AIP.

91.103 Acción de prevuelo.

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronáve se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para los vuelos bajo IFR comprenderá el estudio minucioso de los informes de la oficina AIS-AD, cálculo de combustible necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

91.105 Tripulación de vuelo y sus posiciones.

a) Durante el aterrizaje, el despegue y mientras esté en vuelo, todo miembro de la tripulación deberá:

1) Ocupar su posición, a menos que su ausencia sea necesaria en la ejecución de sus deberes y referentes a las operaciones de la aeronave o en situaciones concernientes a sus necesidades fisiológicas; y

2) Mantener abrochado su cinturón de seguridad todo el tiempo en que ocupe su posición.

b) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de una aeronave civil registrada en la República Dominicana deberán mantener su cinturón de hombros abrochados mientras ocupe su posición, durante el despegue y el aterrizaje. Este párrafo no se aplicará:

1) Si el asiento en la posición de dichos miembros de la tripulación no está equipado con el cinturón de hombro; o

2) Si dichos miembros no pueden ejercer sus funciones normales con el cinturón de hombro puesto.

91.107 Uso de cinturones de seguridad, arneses de hombro y sistema, contenedores de niños (child restraint).

a) A menos que sea autorizado por la Autoridad Competente de Aviación Civil:

1) Ningún piloto al mando podrá despegar una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola), a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada en cuanto a lo concerniente del funcionamiento y uso del cinturón de seguridad (abrochado/desabrochado).

2) Ningún piloto al mando de una aeronave registrada en la República Dominicana (excepto globos libres que incorporen una barquilla o góndola etc.), podrá mover en la superficie, despegar o aterrizar dicha aeronave, a menos que él se asegure que toda persona a bordo haya sido informada que su cinturón de seguridad debe estar abrochado.

3) Toda persona a bordo de una aeronave registrada en la República Dominicana, deberá durante el movimiento en tierra, despegue y aterrizaje ocupar un asiento o litera aprobada que tenga un cinturón de seguridad debidamente abrochado. Sin embargo:

i) Un niño menor de dos (2) años puede ser sostenido por un adulto que ocupe un asiento o litera apropiada;

ii) Los niños menores de dos (2) años pueden ocupar un sistema contenedor de niño ofrecido por el operador siempre que cumpla con los siguientes requisitos:

(a) El sistema contenedor debe estar aprobado por la Autoridad Competente de Aviación Civil;
(b) El sistema debe ser asegurado aproximadamente a un asiento o litera aprobada orientado hacia adelante.
(c) El niño debe estar asegurado en el sistema contenedor y no debe exceder el límite de peso aprobado para el mismo.

iii) Cualquier persona puede usar el piso de la aeronave como asiento, siempre y cuando esa persona esté a bordo con el solo propósito de realizar prácticas de paracaidismo.

b) Ningún explotador puede despegar o aterrizar una aeronave, a menos que todos los respaldos de asientos de pasajeros estén en posición vertical, excepto que la Autoridad de Aviación Civil apruebe expresamente el desvío de este requisito. Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, este párrafo no se aplica cuando:

1) Los respaldos de los asientos están ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con la sección 121.310 (f)(3) de ese RAD;

2) Los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse verticalmente por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del operador siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave de la categoría transporte, a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad combinado y arneses de hombro que cumplan con los requerimientos especificados en la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

d) Todo auxiliar de a bordo debe tener un asiento en el compartimiento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requerimientos de la sección 25.785 del FAR de EE.UU.

e) Todo ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados debe tener esos elementos adecuadamente colocados y abrochados sobre sí durante el despegue y aterrizaje.

f) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de todo asiento desocupado, si están instalados deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con el rápido regreso de los ocupantes en una emergencia.

91.109 Instrucción de vuelo por instrumentos simulado y ciertos vuelos de prueba.

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada para instrucción de vuelo sin que la aeronave tenga completamente funcionando los controles duales. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos puede ser implementada en una aeronave de un motor que tenga un solo control movible para los alerones y los elevadores cuando:

1) El instructor ha determinado que el vuelo pueda hacerse sin peligro; y

2) La persona que tenga los controles posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil en vuelo por instrumentos simulado sin que:

1) Un piloto calificado como instructor con todos los requisitos ocupe el otro asiento como piloto de seguridad;

2) El piloto de seguridad tenga adecuada visión al frente y a los lados de la aeronave o haya un observador calificado en la aeronave que pueda adecuadamente suplir la visión del piloto de seguridad; y

3) Esa aeronave esté equipada con controles duales que estén operables. De todas maneras, la instrucción de vuelo por instrumentos se podrá impartir en una aeronave de un motor con un solo control movible para los alerones y los elevadores cuando:

i) El piloto de seguridad ha determinado que el vuelo pude hacerse sin peligro; y

ii) La persona que tenga los controles, posea por lo menos la licencia de piloto privado y apropiada Categoría y Clase.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil que esté siendo usada en un vuelo para la certificación para piloto de línea aérea (TLA) o una certificación de Clase o para certificación de competencia para operaciones RAD 121, sin que el piloto sentado al mando de los controles, que no sea el piloto que se está examinando, esté completamente calificado para actuar como piloto al mando de la aeronave.

91.111 Operaciones en proximidad a otra aeronave.

a) Proximidad: Ninguna persona conducirá una aeronave tan cerca de otra de tal forma que pueda ocasionar peligro de colisión.

b) Vuelo en formación: Ninguna persona conducirá una aeronave en formación, a menos que haya sido autorizada previamente. La solicitud será sometida por escrito firmada por los participantes y entregada a la Autoridad Competente de Aviación Civil.

c) Ninguna persona realizará vuelo en formación mientras lleve pasajeros a bordo.

91.113 Reglas sobre referencia del derecho de vía, excepto sobre operaciones acuáticas.

a) Generalidades: Esta sección no es aplicable a las operaciones de aeronaves en el agua. Cuando las condiciones atmosféricas así permitan, sin importar que la operación sea conducida bajo reglas para vuelos por instrumentos (IFR) o reglas para vuelos visuales (VFR), toda persona operando una aeronave tendrá que mantener vigilancia aérea para ver y evitar otras aeronaves u objetos ajenos a su plan de vuelo. Cuando una regla de esta sección le dé a otra aeronave el derecho de preferencia, ésta tendrá que dejar pasar a esa aeronave y no podrá volar sobre o delante de ella, a menos que esté muy alejada de la misma.

b) En caso de emergencia: Una aeronave qué declare una emergencia tendrá la preferencia sobre todo tránsito aéreo.

c) Convergiendo: Cuando una aeronave de la misma categoría esté convergiendo aproximadamente a la misma altitud (excepto de frente, o más o menos de frente), la aeronave que esté a la derecha tendrá el derecho de vía. Si las aeronaves son de diferentes categorías:

1) Un globo tendrá la preferencia sobre otras categorías de aeronaves;

2) Un planeador tendrá la preferencia de paso sobre un dirigible, avión o helicóptero.

3) Un dirigible tendrá la preferencia de paso sobre un avión o helicóptero. Sin embargo, la aeronave que esté remolcando o reabasteciendo de combustible en vuelo a otra aeronave, tendrá la preferencia sobre toda aeronave propulsada por motor.

d) Convergiendo de frente: Cuando dos aeronaves estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

e) Sobrepaso de aeronaves en vuelo: Toda aeronave que está siendo sobrepasada por otra aeronave, tendrá el derecho de vía y toda aeronave sobrepasando a otra aeronave girará hacia la derecha manteniendo contacto visual y una distancia segura de la otra aeronave.

f) Aterrizaje: Las aeronaves que estén en aproximación para aterrizar (tramo final) o durante el aterrizaje, tendrán la preferencia sobre otras aeronaves que estén en vuelo o en la superficie. Cuando dos o más aeronaves estén acercándose a un aeropuerto con el fin de aterrizar, la aeronave

que está más baja (en altitud) tendrá la preferencia pero no tomará ventaja de esta regla para sobre pasar a otra aeronave o adelantar su aterrizaje sobre otras aeronaves.

91.115 Reglas sobre derecho de vía: Operaciones acuáticas.

a) Toda persona que opere una aeronave en el agua deberá mantenerse alejada de todo buque, embarcación u objeto flotante, no impedir la navegación de los mismos y deberá conceder a estos el derecho a vía.

b) Cruzando: Cuando una aeronave esté en curso de intersección con otra aeronave o embarcación, la que esté a la derecha de la otra tendrá la preferencia.

c) Acercándose de frente: Cuando dos aeronaves, o una aeronave y una embarcación, estén acercándose de frente, cada piloto deberá alterar su curso hacia la derecha.

d) Sobrepaso: Toda aeronave o embarcación que sea sobrepasada tendrá la preferencia y la que esté sobrepasando, deberá alterar su curso hacia la derecha y mantenerse a una distancia segura de la otra.

e) Circunstancias especiales: Cuando aeronaves, o una aeronave y una embarcación estén en el proceso de acercamiento y se encuentren en posición peligrosa que pudiera ocasionar un accidente, los pilotos tendrán que proceder con mucho cuidado, de acuerdo a las condiciones existentes.

91.117 Velocidad de las aeronaves.

a) A menos que sea autorizada por la Autoridad Competente de Aviación Civil, ninguna persona podrá operar una aeronave a más de 250 nudos (288 mph) por debajo de la altitud de 10,000 pies (MSL).

b) A menos que sea autorizada o que sea requerida por el controlador de tránsito aéreo (ATC), ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área de tránsito del aeropuerto a una velocidad indicada de no más de 200 nudos (230 mph), ni dentro de áreas designadas por la Autoridad Competente de Aviación Civil, descritas en el AIP, como área de control terminal. Esas operaciones deberán cumplir con lo establecido en el párrafo (a) de esta sección.

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en espacio aéreo por debajo de áreas de control terminal (TCA), o en un corredor VFR designado como área de control terminal (TCA), a una velocidad indicada de más de 200 nudos (230 mph). Sin embargo, si la velocidad mínima para cualquier operación de la aeronave en particular es mayor que la velocidad requerida por está sección, la aeronave podrá ser operada a esa velocidad mínima.

91.119 Altitudes mínimas de vuelo.

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, ninguna persona podrá operar una aeronave a altitudes menores por debajo de las siguientes altitudes:

a) En todo lugar: A una altitud en la cual en caso de falla de motor, permita el aterrizaje de emergencia sin producir daños a personas o propiedades.

b) Sobre áreas pobladas: Sobre cualquier área de una ciudad, pueblo o lugares habitados o sobre cualquier agrupamiento de personas al aire libre, a una altitud no menor de 300 m. (1,000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. (2,000 pies) desde la aeronave.

c) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el párrafo (b), a una altura no menor de 150 m. (500 pies) sobre tierra o agua.

d) Helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo: Los helicópteros y aeronaves en trabajo aéreo podrán operar a altitudes menores que las especificadas en los párrafos (b) y (c) de esta sección, siempre y cuando no presenten peligro a las personas o propiedades.

91.121 Procedimientos para el reglaje del altímetro.

a) El Nivel de Vuelo 180 ha sido establecido como Nivel de Transición para toda la FIR Santo Domingo. Toda persona que opere una aeronave a dicho Nivel de Vuelo, o por encima de éste, deberá ajustar el altímetro a QNE.

b) La Altitud de Transición para toda la FIR Santo Domingo ha sido establecida en 17,000 pies. Toda persona que opere una aeronave a dicha altitud, o por encima de ésta, deberá ajustar el altímetro a QNH. Los informes QNH serán suministrados por la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo bajo cuyo control se encuentre la aeronave.

c) El nivel de vuelo más bajo es determinado por la presión atmosférica en el área de operación como se muestra en la siguiente tabla:

Ajuste de Altímetro Actual	Nivel de Vuelo Mínimo Usable más abajo
29.92 (o mayor)	180
29.91 a 29.42	185
29.41 a 28.92	190
28.91 a 28.42	195
28.41 a 27.92	200
27.91 a 27.42	205
27.41 a 26.92	210

d) Para convertir la altitud mínima prescrita en 91.119 y 91.177 al nivel mínimo de vuelo, el piloto debe tomar el nivel de vuelo equivalente a la altitud mínima en pies y agregarle el número apropiado de pies especificado debajo, de acuerdo al ajuste de altímetro actual reportado.

Ajuste de Altímetro Actual	Factor de Ajuste
29.92 ó (mayor)	------
29.91 a 29.42	500
29.41 a 28.92	1000
28.91 a 28.42	1500
28.41 a 27.92	2000
27.91 a 27.42	2500
27.41 a 26.92	3000

91.123 Cumplimiento de autorizaciones e instrucciones del tránsito aéreo (ATC).

a) Cuando una autorización de ATC haya sido obtenida, ningún piloto al mando podrá desviarse de esa autorización, excepto en una situación de emergencia o de alerta TCAS que necesite resolución, de cualquier forma se podrá solicitar y obtener una nueva autorización. A menos que la Autoridad Competente de Aviación Civil disponga otra medida, un piloto que se encuentre cumpliendo un plan de vuelo IFR podrá cambiarlo a un plan de vuelo VFR siempre que existan condiciones meteorológicas VMC. Asimismo toda vez que el piloto al mando no comprendiese las instrucciones del ATC, deberá solicitar aclaración de la misma de forma inmediata.

b) En un área controlada, excepto en una emergencia, ninguna persona podrá operar una aeronave en forma contraria a las instrucciones del ATC.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de las instrucciones del ATC por una situación de emergencia o de alerta de TCAS que necesite resolución, deberá notificar al ATC tan pronto como sea posible.

d) Todo piloto al mando que se le haya acordado prioridad por el ATC en una emergencia, aunque no se haya desviado de ninguna regla de esta sección, deberá someter a la Autoridad de Aviación Civil un reporte de dicha emergencia en un período no mayor de 48 horas de la misma.

e) En un área bajo control radar, a menos que el ATC disponga lo contrario, ninguna persona operando una aeronave podrá conducir la misma de acuerdo con las instrucciones dadas a otra aeronave operando en esa área.

91.125 Señales para el tránsito del aeródromo.

Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas: instrucciones

Luz		Desde el control de aeródromo: A las aeronaves en vuelo	Desde el control de aeródromo: A las aeronaves en tierra
Dirigida hacia la aeronave de que se trata	Verde fija	Autorizado para aterrizaje	Autorizado para despegar
	Rojo fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de destellos verdes	Regresar para aterrizar*	Autorizado para rodaje
	Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del aérea de aterrizaje en uso
	Serie de destellos Blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja		A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora	

*A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje

91.126 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.

a) Generalidades: A menos que sea requerido de otra manera, toda persona que opere una aeronave en o en la proximidad de un aeródromo localizado dentro de un espacio aéreo Clase G, deberá cumplir con los requerimientos de esta sección.

b) Dirección de virajes: Cuando se aproxime a aterrizar en un aeródromo en el que la torre de control no está operando o no existe, dentro de un espacio aéreo Clase G.

1) Todo piloto de un avión debe hacer todos los virajes de ese avión hacia la izquierda, a menos que señales de luces o marcas visuales indiquen que los virajes deben hacerse hacia la derecha.

2) Todo piloto de helicóptero debe evitar el flujo y dirección de vuelo de los aviones.

c) Uso de los flaps: Excepto que sea necesario para entrenamiento o certificación, el piloto al mando de una aeronave civil turbojet debe usar, como posición final de flaps, el mínimo certificado para aterrizaje especificado en la información de rendimiento (performarce) del manual de vuelo aprobado para las condiciones aplicables. No obstante, todo piloto al mando tiene la autoridad final y responsabilidad para una operación segura del avión y podría usar una posición de flaps diferente si lo considera necesario para la seguridad.

d) Comunicación con la torre de control: A menos que sea autorizado o requerido de otra manera por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave desde, hacia, a través o sobre un aeródromo donde opere una torre de control sin que una comunicación en dos sentidos sea mantenida entre la aeronave y la torre de control. Las comunicaciones deben ser establecidas desde 10 millas náuticas del aeródromo y hasta 2,500 pies sobre el terreno inclusive. No obstante, si una falla de radio se produjera en la aeronave, el piloto al mando debe operar la aeronave y aterrizar, siempre que las condiciones de tiempo estén en o sobre los mínimos de VFR básicos, contacto visual con la torre es mantenido y una autorización para aterrizar es recibida. Si la falla de radio se produjera durante un vuelo IFR, el piloto debe cumplir con lo previsto en 91.185.

91.127 Operación en la proximidad de un aeropuerto en espacio aéreo Clase E.

a) A menos que sea de otra manera requerido por la autoridad ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase E, toda persona que opere una aeronave en la vencidad de un aeropuerto en un área de espacio aéreo Clase E, debe cumplir con los requerimientos de la sección 91.126.

b) Salida: Todo piloto de una aeronave debe cumplir con todos los patrones de tránsito establecidos para ese aeropuerto.

91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.

a) Generalidades: A menos que sea requerido de otra manera por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área de espacio aéreo Clase D, toda persona operando dentro de dicho espacio aéreo controlado debe cumplir con las previsiones aplicables de esta sección y aquellas contenidas en el RAD 91.126 y 91.127. Para el propósito de esta sección, el aeropuerto controlado es el aeródromo para el cual el espacio aéreo controlado Clase D ha sido designado. Un aeropuerto no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del área del espacio aéreo clase D.

b) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo disposiciones autorizadas por el ATC o emitidas por una dependencia del ATC, que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación general o para un vuelo individual, como sea apropiado.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en un espacio aéreo Clase D debe cumplir los siguientes requerimientos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicación en ambos sentidos con la dependencia ATC que está brindando servicio de Tránsito Aéreo antes de entrar a su espacio aéreo y mantener dicha comunicación mientras se mantenga dentro de su espacio aéreo.

2) Vuelo saliendo:

i) Toda persona saliendo desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control, como se ha instruido por el ATC, mientras se opere en el espacio aéreo Clase D.

ii) Toda persona saliendo desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC, que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo clase D tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Falla de las comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en el área del espacio aéreo Clase D debe mantener comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área.

1) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo IFR el piloto debe cumplir con 91.185 de este RAD.

2) Si la radio de la aeronave falla en el vuelo bajo VFR el piloto al mando puede operar esa aeronave y aterrizar, si:

i) Las condiciones están por encima de los mínimos VFR;

ii) El contacto visual con la torre es mantenido; y

iii) Una autorización con señales de luces es recibida.

e) Altitudes mínimas: Cuando se opere en un aeropuerto en espacio aéreo Clase D, todo piloto de:

1) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime deberá, a menos que se requiera de otra manera por criterios aplicables de distancia de nubes o neblina, ingresar al patrón de tránsito con una altitud de al menos 1,500 pies encima de la elevación del aeropuerto y mantenerse al menos hasta 1,500 pies hasta que el descenso sea requerido para un aterrizaje seguro;

2) Una aeronave grande o de turbina que se aproxime para aterrizar sobre una pista equipada por un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), si la aeronave está equipada deberá volar a una altitud igual o por encima de la senda de planeo (glide slope), entre el marcador externo (outer marker) o el punto de interceptación de la

Prohibida la Reproducción

senda de planeo del (glide slope), si de acuerdo con la distancia de nubes aplicable se requiere una interceptación más corta y el marcador medio (middle marker); y

3) Una aeronave que se aproxime para aterrizar sobre una pista servida por un indicador visual de planeo, deberá mantener una altitud igual o por encima de la senda de planeo, hasta que una menor altitud sea necesaria para un aterrizaje seguro.

Los párrafos (e)(2) y (e)(3) de esta sección no prohiben las maniobras, encima o debajo de la senda de planeo que sean necesarias para mantenerse dentro de la misma.

f) Aproximaciones: Excepto cuando se conduce una aproximación circular o al menos que sea de otra manera requerido por el ATC, todo piloto debe:

1) Realizar tránsitos de aeropuerto hacia la izquierda si opera un avión;

2) Evitar el flujo o sentido de los aviones, si está operando un helicóptero.

g) Despegues: Ninguna persona puede operar una aeronave que despegue de un aeródromo, excepto en cumplimiento de lo siguiente:

1) Todo piloto debe cumplir con todos los procedimientos de salida establecidos para ese aeródromo por la Autoridad de Aviación Civil.

2) A menos que sea de otra manera requerido por el procedimiento de despegue prescrito para ese aeropuerto o el criterio de distancia de nubes aplicable, todo piloto de un aeroplano de turbina y todo piloto de una aeronave grande debe elevarse a una altitud de 1,500 pies encima de la superficie tan rápidamente como sea posible.

h) Reducción del ruido: Donde un programa formal de uso de pistas ha sido establecido por la autoridad ATC, todo piloto de un aeroplano grande o de turbina asignado a una pista de reducción de sonido por el ATC, debe usar esa pista. Sin embargo de acuerdo con la autoridad final del piloto al mando referido a la seguridad de operación de la aeronave como está prescrito en 91.3(a),el ATC puede asignar una pista diferente si es solicitada por el piloto con el interés de mantener la seguridad (no aplicable aún en República Dominicana).

i) Autorización de despegue, aterrizaje y rodaje: En un aeródromo con una torre de control operativa, ninguna persona puede rodar, despegar o aterrizar una aeronave a menos que reciba la apropiada autorización del ATC. Una autorización para rodar a la pista de despegue asignada no autoriza a cruzar dicha pista o rodar sobre la misma en cualquier punto.

91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.

a) Generalidades: A menos que sea autorizado de otra manera por el ATC, toda operación de aeronave en espacio aéreo Clase C debe ser conducida en cumplimiento con esta sección y 91.129. Para el propósito de esta sección, un Aeródromo Controlado es aquel para el cual el área del espacio Clase C ha sido designada. Un aeródromo no controlado es cualquier otro aeródromo dentro del espacio aéreo clase C.

b) Patrones de tránsito: Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave en un aeródromo no controlado dentro del área del espacio aéreo clase C excepto cuando cumpla con los patrones de aterrizaje y despegue publicados en el AIP.

c) Comunicaciones: Toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase C debe cumplir con los siguientes requisitos de comunicaciones en ambos sentidos:

1) Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia ATC que provee un servicio de tránsito aéreo y mantener dicha comunicación mientras se encuentre dentro del mismo.

2) Vuelo de salida: Toda persona que opere una aeronave:

i) Desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con la torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control y proceder como sea instruido por ATC, mientras opere en la área del espacio aéreo Clase C; c

ii) Desde un aeródromo no controlado sin una torre de control operando, debe establecerse y mantenerse comunicación en ambos sentido con la facilidad ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, tan pronto como sea posible después del despegue.

d) Equipo requeridos: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC que tenga jurisdicción sobre el área del espacio aéreo Clase C, ninguna persona puede operar una aeronave en ese espacio aéreo Clase C, a menos que esté equipado con lo especificado en el 91.215.

e) Desviaciones: Un operador puede desviarse de cualquier provisión de esta sección, bajo provisiones autorizadas por ATC que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. El ATC puede autorizar una desviación en forma general o sólo para un vuelo individual, como sea apropiado.

91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B. Area de control terminal.

a) Reglas de operación. Ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área de espacio Clase B, excepto que cumpla con la 91.129 y las siguientes reglas:

1) El operador debe recibir una autorización del ATC que tenga jurisdicción sobre esa área, antes de la operación de una aeronave.

2) A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda persona que opere una aeronave grande de turbina hacia/desde un aeródromo controlado para el cual el área Clase B ha sido designada, debe operar al nivel o por encima del nivel de los limites verticales designados para el espacio aéreo Clase B, mientras vuele dentro de los límites laterales de dicha área.

3) Toda persona que conduzca operaciones de entrenamiento para piloto en un aeródromo dentro de una área Clase B, debe cumplir con todos los procedimientos establecidos por el ATC para operar en esa área.

b) Requisitos para el piloto:

1) Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave civil dentro de un área Clase B u operar una aeronave civil dentro de una área Clase B, a menos que:

i) El piloto al mando tenga al menos una licencia de piloto privado; o

ii) La aeronave esté operada por un alumno piloto que esté por obtener la certificación de piloto privado y que haya cumplido los requerimientos del RAD 61.95.

c) Requisitos de equipos de comunicaciones y navegación: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar dentro del área Clase B, sin que esa aeronave esté equipada con:

1) Para una operación IFR: Un receptor operativo VOR o (VOR/DME); y

2) Para todas las operaciones: Un radio de comunicación en ambos sentidos operativo, capaz de realizar las comunicaciones con el ATC en las frecuencias apropiadas para el área Clase B.

d) Requisitos del respondedor (transponder): Ninguna persona puede operar una aeronave en área de espacio aéreo Clase B, a menos que la aeronave esté equipada con un respondedor (transponder) operativo aplicable y un equipo de reporte automático de altitud especificado en el párrafo 91.215 (a), excepto lo previsto en el párrafo (d) de esa sección.

91.133 Zonas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en una Zona Peligrosa, Prohibida o Restringida, a menos que se haya obtenido permiso de la dependencia de control.

91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.

Excepto a lo previsto en el párrafo (d) de esta sección toda persona que opere una aeronave en espacio aéreo Clase A, debe conducir esa operación bajo las reglas de vuelo instrumentales IFR y en cumplimiento con lo siguiente:

1) Nivel autorizado;

2) Equipo e instrumentos requerido para "IFR";

3) Piloto habilitación IFR;

4) Equipo de comunicaciones.

a) Autorización: Las operaciones deben ser conducidas solo bajo una autorización recibida antes de entrar al espacio aéreo.

b) Comunicaciones: A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, toda aeronave que opere en el espacio Clase A, debe estar equipada con un equipo de radio comunicación en ambos sentidos capaz de hacer las comunicaciones con el ATC o con una frecuencia asignada por ATC. Cada piloto debe mantener comunicación en ambos sentidos con el ATC, mientras esté operando en el espacio aéreo Clase A.

c) Requisitos de respondedor (transponder): A menos que sea de otra manera autorizado por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del espacio aéreo Clase A, sin estar equipada con el equipo aplicable especificado en 91.215.

d) Autorizaciones ATC: Un operador puede desviarse de cualquier disposición de esta sección, bajo autorización emitida por la dependencia ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo referido. En el caso de un respondedor (transponder) inoperativo, el ATC puede aprobar inmediatamente una operación dentro del área Clase A, permitiendo al vuelo continuar si lo desea al aeródromo de último destino, incluyendo cualquier parada intermedia o para proceder a un lugar donde las reparaciones puedan ser hechas. Las solicitudes para la desviación de cualquier disposición de esa sección deben ser sometidas por escrito al menos 4 días antes de la operación propuesta; el ATC puede autorizar una desviación sobre una base continua o para un vuelo individual.

91.137 Restricciones temporales de vuelo.

a) La Autoridad de Aviación Civil emitirá una notificación a los tripulantes (NOTAM) designando un área dentro de la cual se aplicarán restricciones temporales de vuelo, especificando el riesgo o condiciones que requieren su imposición, cuando éste determine que es necesario para:

1) Proteger a las personas y a la propiedad sobre la superficie o en el aire de riesgo asociado con un incidente en la superficie.

2) Proveer un medio ambiente seguro para la operación de rescate de aeronaves siniestradas; o

3) Prevenir una congestión insegura de personas y de aeronaves, sobrevolando sobre un incidente o evento que puede despertar un alto grado de interés público.

La notificación a los tripulantes especificará el riesgo y/o condición que exige la imposición de restricciones temporales de vuelo.

b) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(1) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que la aeronave esté participando en las actividades de ayuda y esté siendo operada bajo la dirección del oficial de la Autoridad de Aviación Civil encargado de las actividades de respuesta a la emergencia.

c) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(2) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La aeronave esté participando en actividades de rescate y esté siendo operada bajo la dirección de la autoridad encargada de las actividades de ayuda a la emergencia;

2) La aeronave esté llevando autoridades para el cumplimiento de la ley y con permiso de la Autoridad Competente de Aviación Civil;

3) La aeronave esté operando bajo el plan de vuelo IFR aprobado por ATC;

4) La operación sea conducida directamente hacia o desde un aeropuerto dentro del área o sea necesaria por la impracticabilidad de vuelo VFR sobre o alrededor del área, debido al mal tiempo y al terreno, y la operación no pone en peligro las actividades de rescate y no son conducidas para el propósito de observación del desastre;

5) La aeronave esté llevando periodistas acreditados apropiadamente en vuelo autorizado por la Autoridad de Aviación Civil y la operación sea conducida con la separación debida por encima de altitudes utilizadas por las aeronaves que prestan auxilio a la aeronave en desastre.

d) Cuando una notificación (NOTAM) ha sido emitida bajo el párrafo (a)(3) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave dentro del área designada, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) La operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro del área o sea necesario por la imposibilidad de un vuelo VFR en el área debido al mal tiempo, y la operación no sea conducida para el propósito de observación del incidente o evento;

2) La aeronave sea operada bajo un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC;

3) La aeronave esté llevando personal del incidente o autoridades policiales;

4) La aeronave esté llevando representantes de noticias acreditados apropiadamente y antes de entrar a esa área un plan de vuelo sea llenado con la facilidad ATC apropiada especificada en el NOTAM.

e) Los planes de vuelo llenados y las especificaciones hechas son la facilidad ATC bajo esta sección incluirá la siguiente información:

1) Identificación de la aeronave, tipo y color;

2) Frecuencia de radio-comunicaciones a ser usada;

3) Tiempo propuesto de ingreso y salida del área designada;

4) Nombres de las organizaciones y medios de noticias y propósitos del vuelo; y

5) Cualquier otra información solicitada por el ATC.

91.138 Restricciones temporales de vuelo en área de desastre nacional.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.139 Reglas de tránsito aéreo de emergencia.

a) Esta sección prescribe el proceso para la utilización de los NOTAM emitidos por la Autoridad de Aviación Civil en casos de emergencia.

b) Cuando la autoridad ATC determine que existe o existirá una condición de emergencia relacionada con su capacidad para operar el sistema de control de tránsito aéreo durante las cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:

1) La autoridad ATS emitirá inmediatamente una restricción al tránsito aéreo en respuesta a la condición de emergencia; y

2) La autoridad ATS publicará las restricciones utilizando el sistema de distribución de NOTAM; esos NOTAM se referirán a reglas o regulaciones de información y comunicación que regulan las operaciones de vuelo, el uso de las facilidades de navegación y designación del espacio aéreo en el cual las reglas y regulaciones se aplicarán.

c) Cuando un NOTAM ha sido emitido bajo esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave u otro aparato gobernado por la regulación referida dentro de espacio aéreo designado, excepto que esté de acuerdo con las autorizaciones, términos y condiciones prescritas en la regulación cubierta por el NOTAM.

91.141 Restricciones de vuelos en la proximidad de jefes de Estado y funcionarios.

Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre la vecindad de un área que vaya a ser visitada o viajada por un jefe de Estado u otra figura pública, de acuerdo a las restricciones establecidas por la Autoridad Competente de Aviación Civil y publicada en un NOTAM.

91.143 Limitación de vuelo en la proximidad de espacio aéreo de operaciones de vuelo.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana o pilotar ninguna aeronave bajo la autorización de un titular de una licencia emitida por la Autoridad Competente de Aviación Civil, dentro de las áreas designada en un NOTAM cómo espacios para operaciones de vuelo, excepto cuando sea autorizada por el ATC.

Prohibida la Reproducción

91.151 Reglas de Vuelo Visual (VFR)

a) Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la Tabla anexa.

b) Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, en vuelos VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la sona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

1) si el techo de nubes es inferior a 450 m (1,500 ft); o

2) si la visibilidad en tierra es inferior a 5 km.

c) Los vuelos VFR, entre la puesta y la salida del sol o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que pueda prescribir la autoridad ATS competente, se realizarán de conformidad con las condiciones prescritas por dicha autoridad.

d) A menos que lo autorice la autoridad ATS competente, no se realizarán vuelos VFR:

1) por encima del nivel de vuelo 200;

2) a velocidades transónicas y supersónicas.

Prohibida la Reproducción

(vease 91.151 a) *

Clase de espacio aéreo	B	C D E	F G	
			Por encima de 900 m (3000 ft) AMSL o por encima de 300 m (1000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A 900 m (3000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor
Distancia de las nubes	Libre de nubes	1500 m horizontalmente 300 m (1000 ft) verticalmente		Libre de nubes y a la vista de la superficie
Visibilidad de vuelo	8 km. a 3050 m (10000 ft) AMSL o por encima 5 km por debajo de 3050 m (10000 ft) AMSL			5 km**

* Cuando la altitud de transición sea inferior a 3 050 m (10000 ft) AMSL, debería utilizarse el FL 100 en vez de 10 000 ft.

** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competentes:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1 500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los HELICOPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo *inferior a 1500 m* si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

e) **Requisitos de cantidad de combustibles para vuelos visuales (VFR).**

1) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en una aeronave durante el día sin que, después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 30 minutos adicionales.

2) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas de vuelo visual en un helicóptero durante el día sin que después de considerar los vientos pronosticados, y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible para llegar al primer punto de aterrizaje planificado y volar 20 minutos adicionales.

2) El vuelo VFR sólo será permitido, dentro de la FIR Santo Domingo, durante el período comprendido entre la salida y la puesta oficial del sol.

f) No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo.

g) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, los vuelos VFR no se efectuarán:

1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;

2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en g) 1), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua.

h) A no ser que se indique de otro modo en las Autorizaciones de Control de Tránsito Aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900 m (3000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en 91.159.

i) Los vuelos VFR cumplirán las disposiciones de 91.123:

1) Cuando se realicen en el espacio aéreo de Clases B, C y D;

2) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o

3) Cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.

j) Un vuelo VFR que se realice dentro de áreas, hacia áreas o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS competente de acuerdo con 91.153 a) 3) o a) 4), mantendrá continuamente la escucha de la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que suministre el Servicio de Información de Vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.

Nota:- Los dispositivos similares de señalización automática satisfacen el requisito de mantener la escucha.

k) Toda aeronave que opere de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):

1) Si ha presentado un plan de vuelo, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado; o

2) Cuando así lo requiera 91.119, someterá un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo y deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

91.153 Planes de Vuelo

a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de Tránsito Aéreo, sé dará en forma de plan de vuelo. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

1) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;

2) cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de información de vuelo;

3) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;

4) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente, para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en estados adyacentes, a fin de editar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;

5) todo vuelo a través de fronteras internacionales.

Nota.- La expresión "plan de vuelo" se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad de la ruta de vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

b) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de transito aéreo o a la estación correspondiente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

c) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de información de vuelo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de información de vuelo; o

2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicios de información de vuelo.

d) **Contenido del plan de vuelo**

(a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinente:

- Identificación de aeronave
- Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta
- Equipos
- Aeródromo de salida (véase la Nota 1)
- Hora prevista de fuera calzos (véase la Nota 2)
- Velocidades de crucero
- Niveles de crucero
- Ruta que ha de seguirse
- Aeródromo de destino y duración total prevista
- Aeródromos de alternativa
- Autonomía
- Número total de personas a bordo
- Equipo de emergencia y de supervivencia
- Otros datos.

Nota 1.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

Nota 2.- En los planes de vuelos presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

Nota 3.- Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronave, por ejemplo, helicópteros o globos.

e) **Modo de completar el plan de vuelo**

1) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.

2) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

f) **Cambios en el plan de vuelo**

a) A reserva de los cambios inadvertidos como: desviación respecto a la derrota, variación de la velocidad aerodinámica verdadera y cambio de la hora prevista; todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1.- La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

Nota 2.- Los procedimientos para presentar cambios de los planes de vuelo repetitivos figuran en los PANS-RAC, Parte II (Doc. 4444).

g) **Expiración del plan de vuelo**

1) A menos que la autoridad ATS competente prescriba
2) a otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente, por radiofonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

2) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

3) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.

4) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegadas son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

5) Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

(a) identificación de la aeronave;

(b) aeródromo de salida;

(c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);

(d) aeródromo de llegada;

(e) hora de llegada.

Nota.- Siempre que se requiera aviso de llegada, el incumplimiento de estas disposiciones puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de control de tránsito aéreo, y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

91.155 Clasificaciones del Espacio Aéreo ATS.

Tipo de Vuelo	Separación Proporcionada	Servicios Suministrados	Mínimos de Visibilidad VMC Y distancia de las nubes*	Limitaciones de Velocidad	Requisitos de Radio comunicación	Sujeto a Autorización del ATC
Sólo IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
IFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
VFR	Todas las Aeronaves	Servicio de Control de Transito Aéreo	8 Km. a 3,050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3,050 m (10,000 ft.) AMSL Libre de nubes	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de Control de Transito Aéreo	No se Aplica	No se Aplica	Continua en Ambos Sentidos	Si
VFR	VFR de IFR	1) Servicio de Control de Transito Aéreo para la separación de IFR; 2) Información de Transito VFR/VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
VFR	Ninguna	Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y asesoramiento anticolisión a solicitud)	8 Km. a 3 050 m (10,000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Transito Aéreo e información de tránsito sobre vuelos VFR, en la medida de lo Posible	No se Aplica	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continua en Ambos Sentidos	Si
VFR	Ninguna	información de tránsito en la medida de lo Posible	8 Km. a 3 050 m (10 000 ft.) AMSL y por encima de 5 Km por debajo de 3 050 m (10 000 ft.) AMSL Distancia de las nubes 1 500 m horizontal; 300 m vertical	250 Kt IAS por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No

91.157 Reservado

Intencionalmente en blanco

91.159 Tabla de nivel de vuelo o altitud crucero de acuerdo a la derrota.

Excepto mientras esté en un patrón de espera por dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, cada persona operando una aeronave bajo VFR en una altitud crucero de más de 3,000 pies sobre la superficie, deberá mantener la altitud apropiada descrita abajo, a menos que de otro modo sea autorizado por el ATC:

DERROTA											
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
	Altitud			Altitud			Altitud			Altitud	
Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies	Nivel de vuelo	Metros	Pies
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1,000	-	-	-	20	600	2,000	-	-	-
30	900	3,000	35	1,050	3,500	40	1,200	4,000	45	1,350	4,500
50	1,500	5,000	55	1,700	5,500	60	1,850	6,000	65	2,000	6,500
70	2,150	7,000	75	2,300	7,500	80	2,450	8,000	85	2,600	8,500
90	2,750	9,000	95	2,900	9,500	100	3,050	10,000	105	3,200	10,500
110	3,350	11,000	115	3,500	11,500	120	3,650	12,000	125	3,800	12,500
130	3,950	13,000	135	4,100	13,500	140	4,250	14,000	145	4,400	14,500
150	4,550	15,000	155	4,700	15,500	160	4,900	16,000	165	5,050	16,500
170	5,200	17,000	175	5,350	17,500	180	5,500	18,000	185	5,650	18,500
190	5,800	1,9000	195	5,950	19,500	200	6,100	20,000	205	6,250	20,500
210	6,400	21,000	215	6,550	21,500	220	6,700	22,000	225	6,850	22,500
230	7,000	23,000	235	7,150	23,500	240	7,300	24,000	245	7,450	24,500
250	7,600	25,000	255	7,750	25,500	260	7,900	26,000	265	8,100	26,500
270	8,250	27,000	275	8,400	27,500	280	8,550	28,000	285	8,700	28,500
290	8,850	29,000				300	9,150	30,000			
310	9,450	31,000				320	9,750	32,000			
330	10,050	33,000				340	10,350	34,000			
350	10,650	35,000				360	10,950	36,000			
370	11,300	37,000				380	11,600	38,000			
390	11,900	39,000				400	12,200	40,000			
410	12,500	41,000				430	13,100	43,000			
450	13,700	45,000				470	14,350	47,000			
490	14,950	49,000				510	15,550	51,000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

91.167 Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

a) *Equipo de las aeronaves.* Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipos de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar.

b) *Niveles mínimos.* Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por la Autoridad Competente de Aviación Civil, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

1) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km. con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;

2) en cualquier otra parte distinta de la especificada en a), a un nivel de por lo menos 300 m (1,000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

Nota.- La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo.

c) *Cambio de vuelo IFR a VFR.*

1) Toda aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, si h a sometido un plan de vuelo, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo que se cancela el vuelo IFR, y le comunicará los cambios que hayan que hacerse en su plan de vuelo vigente.

2) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con éstas, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

d) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado**

1) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de:

(a) las tablas de niveles de cruceros de 91.159, o

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410,

con la excepción de que la cancelación entre nivele y derrota que se prescribe en dicho Apéndice no se aplicará si otra cosa se indica en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o se especifica por la autoridad ATS competente en las publicaciones de información aeronáutica.

e) **Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado**

1) *Niveles de crucero.* Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:

(a) la tabla de niveles de crucero de 91.159, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3,000 ft) sobre el nivel medio del mar;

(b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con 91.159, para vuelos por encima del FL 410.

Nota.- Esta disposición no impide el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

f) **Requisitos de cantidad de combustibles para vuelos por instrumentos (IFR).**

Ninguna persona podrá iniciar un vuelo bajo reglas IFR, sin que después de considerar los vientos pronosticados y asumiendo una velocidad de crucero normal, tenga suficiente combustible para:

1) Completar el vuelo al primer aeropuerto en que intente aterrizar;

2) Volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) Volar desde ese aeropuerto por 45 minutos a velocidad normal, o en caso de helicópteros, volar después de eso por 30 minutos a velocidad normal.

91.169 Información requerida para plan de vuelo por instrumentos (IFR).

a) A menos que de otra forma esté al respecto autorizado por el ATC, toda persona que llene un plan de vuelo IFR tendrá que dar toda la información requerida en 91.153 d).

b) Aeropuertos alternos, IFR condiciones mínimas del tiempo: Ninguna persona podrá llenar un plan de vuelo IFR si al momento de llegada al aeropuerto alterno las condiciones meteorológicas están bajo los mínimos autorizado o el equipo de la aeronave o facilidades aeroportuarias, si:

1) Es un procedimiento de aproximación instrumental, ha sido publicado para ese aeropuerto, los mínimos especificados de aeropuerto alterno deberán ser cumplido, o si alguno no esté especificado se guiarán por los siguientes mínimos:

i) Para procedimientos de aproximación de precisión: Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

ii) Para procedimientos de aproximación de no precisión: Techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas terrestres.

2) Si el aeropuerto no tiene procedimiento de aproximación por instrumento publicado: El techo y la visibilidad mínima serán aquellos que permitirán el descenso desde el MEA, la aproximación y aterrizaje en condición básica (IFR).

a) Cancelación: Cuando un plan de vuelo ha sido activado. El piloto al mando una vez cancelado o completado el vuelo, notificará a la facilidad ATC.

91.171 Verificación del equipo VOR para operaciones IFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil bajo IFR usando el sistema VOR de radio navegación, a menos que el equipo VOR de esa aeronave:

1) Sea mantenido, verificado o inspeccionado bajo un procedimiento aprobado; o

2) Haya sido verificado operacionalmente dentro de los treinta (30) días precedentes, y esté dentro de los límites del error de rumbo permisible indicado y establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta sección.

b) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, toda persona que conduzca una verificación al VOR bajo el párrafo (a)(2) deberá:

1) En el aeropuerto de partida previsto, usar una señal de prueba radiada por una estación operada por la Autoridad de Aviación Civil, o por una estación de reparación de radio, certificada y apropiadamente calificada para chequear los equipos VOR, siendo el error de rumbo máximo permisible más o menos 4°; o

2) Si no hay definida una señal de prueba en el aeropuerto del que se prevé partir, usar un punto sobre superficie del aeropuerto designado como punto de verificación del sistema VOR por la Autoridad de Aviación Civil, o fuera de la República Dominicana, por una autoridad apropiada la amplitud máxima admisible de error de rumbo es más o menos 4°;

3) Si no hay disponible ninguna señal de prueba, o el punto de verificación designado, usar un punto de verificación de uso aéreo designado por la Autoridad de Aviación Civil, o fuera de la República Dominicana, por la autoridad respectiva, el máximo error de rumbo permisible es más o menos 6°; o

4) Si no hay señal o punto de verificación durante el vuelo:

i) Seleccionar un radial VOR que esté situado a lo largo de la línea central de una ruta aérea establecida por VOR.

Prohibida la Reproducción

ii) Seleccionar un punto prominente en tierra, preferentemente a más de 20 millas náuticas desde la estación terrestre del VOR y maniobrar la aeronave directamente sobre dicho punto, a una altitud razonable; y

iii) Notar el rumbo de VOR indicado por el receptor, cuando se sobrevuele el punto sobre tierra la variación máxima permitida entre el radial publicado y el rumbo indicado es de 6°.

c) Si se instala en la aeronave un sistema dual de VOR (unidades independientes una de otra, excepto por la antena), la persona que verifique el equipo puede contrastar un sistema con el otro, en lugar del procedimiento de verificación especificado en el párrafo (b) de esta sección. Ambos sistemas deberán ser sintonizados en la misma estación de tierra VOR y anotar la orientación indicada de esa estación. La máxima variación permisible entre las dos marcaciones será de 4°.

d) Toda persona realizando la verificación operacional VOR, como se especifica en el párrafo (b) o (c) de esta sección, deberá:

1) Realizar las siguientes entradas en el historial de la aeronave u otro registro y firmarlas: la fecha, lugar y error de rumbo.

2) Además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación tal como se especifica en el párrafo (b)(1) de esta sección, el titular del certificado de taller de reparación o cuando corresponda, el representante técnico del mismo debe realizar una entrada en el historial de la aeronave u otro registro, certificando el rumbo transmitido por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.

91.173 Requisitos de plan de vuelo y autorización del ATC.

Ninguna persona podrá operar una aeronave en un espacio aéreo controlado bajo IFR, a menos que:

a) Esa persona haya presentado un plan de vuelo IFR; y

b) Esa persona haya recibido la autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada. Dicha autorización contendrá lo siguiente:

1) Identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;

2) El límite de la autorización;

3) La ruta de vuelo;

4) El nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde;

NOTA: Si la autorización, por lo que respecta a los niveles, abarca únicamente a parte de la ruta es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el

Prohibida la Reproducción

cual afecta la parte de la autorización que atañe, siempre que sea necesario para cumplir con 91.153(a).

5) Las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización.

NOTA: La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo.

91.175 Despegue y aterrizaje bajo instrumentos (IFR).

a) Aproximaciones por instrumentos hacia aeropuertos civiles. A menos que de otro modo sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, para los propósitos de lo establecido en los párrafos (a) hasta (k) de esta sección, toda persona operando una aeronave civil, cuando una aproximación por instrumento a un aeropuerto civil sea necesaria, deberá usar un procedimiento de aproximación por instrumento prescrito por la Autoridad de Aviación Civil para ese aeropuerto.

b) DH ó MDA autorizado. Cuando el procedimiento de aproximación por instrumentos requiera el uso de DH ó MDA autorizado, se utilizará el más alto de las siguientes:

1) El DH ó MDA prescrito para el procedimiento de aproximación;

3) DH ó MDA prescrito para el piloto al mando; o

3) El DH ó MDA para el cual la aeronave está equipada.

c) Operación debajo del DH ó MDA. Cuando un DH o MDA sea aplicable, ningún piloto podrá operar una aeronave civil en cualquier aeropuerto que opere bajo un MDA autorizado a menos que:

1) La aeronave esté continuamente en una posición en la cual el descenso pueda ser hecho a un régimen normal de descenso usando las maniobras normales y para operaciones conducidas bajo el RAD 121 ó 135, a menos que el régimen de descenso permita el aterrizaje en la zona de toma de contacto (touchdown) de la pista que se intente aterrizar.

2) La visibilidad de vuelo no será menor que la visibilidad prescrita en el mínimo de aproximación por instrumentos publicado para esa pista; y

3) Excepto en la categoría II ó III de aproximación donde cualquier requisito de referencia visual sea necesario y especificado por la Autoridad Competente de Aviación Civil, por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista debe ser claramente identificable para el piloto:

i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no pueda descender a menos de 100 pies por encima de la elevación de la zona de toma de contacto (touchdown), usando luces de aproximación como

Prohibida la Reproducción

referencia a menos que las barras de terminación rojas o las barras de fila del lado rojo estén visibles e identificables.

ii) El umbral de pista.

iii) Las marcas del umbral de pista.

iv) Las luces del umbral de pista.

v) La pista y las luces de identificación del final de la pista.

vi) Luces de indicador de la senda de aproximación visual. (V.A.S.I.).

vii) La zona de toque o las marcas de la zona de toque.

viii) Las luces de la zona de toque.

ix) La pista o señales de la pista.

x) Las luces de la pista.

d) Aterrizaje. Ningún piloto operando una aeronave civil, podrá aterrizar esa aeronave cuando la visibilidad de vuelo sea menor que la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos utilizado.

e) Procedimientos de aproximación frustrada: Todo piloto operando una aeronave civil deberá ejecutar un procedimiento de aproximación frustrada cuando exista cualquiera de las siguientes condiciones:

1) En cualquier momento que los requisitos del párrafo (c) de esta sección no se hayan cumplido:

i) Cuando la aeronave esté siendo operada por debajo del MDA; o

ii) Tan pronto se haya llegado al punto de aproximación frustrada incluyendo un DH, donde la DH haya sido especificado y su uso sea requerido o en cualquier momento hasta el toque final.

2) Durante una aproximación circulando cuando una pista identificable de un aeropuerto no sea distinguida por el piloto durante el vuelo o por encima del MDA, a menos que la incapacidad de visión sea como consecuencia de un viraje normal de la aeronave.

f) Mínimos de despegue en aeropuerto civil: A menos que sea autorizado de otra manera por la Autoridad de Aviación Civil, ningún piloto que opere una aeronave bajo esta sección o las secciones 121, 127, 129 ó 135 puede despegar de un aeródromo civil bajo condiciones IFR a menos que la condición de techo y visibilidad sean iguales o superiores a las condiciones mínimas para despegue IFR para ese aeródromo. De no existir prescripciones para el aeródromo, se aplicarán las siguientes:

1) Para aeronave con dos (2) motores: (excepto helicóptero) 1 milla terrestre de visibilidad.

2) Para aeronave con dos (2) o más motores: ½ milla terrestre de visibilidad.

3) Para helicóptero: ½ milla terrestre de visibilidad.

g) Valores comparables de RVR y visibilidad terrestre:

1) Excepto para las categorías II y III, si los mínimos de RVR para despegue o aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos, pero el RVR no es informado para la pista de operación, el mínimo de RVR sea convertido a la visibilidad del terreno de acuerdo a la tabla del párrafo (h)(2) de esta sección y será la visibilidad mínima para despegue y aterrizaje en esa pista.

2)

RVR (Pies)	Visibilidad (Millas Terrestres)	Visibilidad (Metros)
1.600	¼	500
2.400	½	800
3.200	5/8	1.000
4.000	¾	1.300
4.500	7/8	1.500
5.000	1	1.600
6.000	1 ¼	2.000

h) Operaciones de rutas no publicadas y uso de radar en procedimientos de aproximación por instrumentos: Cuando el uso del radar es aprobado para propósitos de ATC, a demás de la función de supervisión y vigilancia, puede ser utilizado en conjunto con otras radioayudas para procedimiento vector de radar y podría ser utilizado para establecer guía de curso a través de segmentos de un procedimiento de aproximación hacia el curso del tramo final del mismo.

Cuando opere en una ruta no publicada o mientras esté en el vector del radar de aproximación, el piloto, luego de haber recibido una autorización para aproximación, además de cumplir con lo establecido en la sección 91.177 deberá mantener la última altitud asignada hasta que la aeronave esté establecida en un segmento de una ruta publicada o en un procedimiento de aproximación por instrumentos, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC.
Después que la aeronave este establecida, las altitudes publicadas aplicarán para descenso dentro de cada ruta siguiente o segmento de aproximación, a menos que una altitud diferente sea asignada por el ATC.

Una vez haya llegado al curso de aproximación final, el piloto podrá completar su aproximación por instrumentos de acuerdo con los procedimientos aprobados o continuar con una aproximación de precisión vigilada por radar.

i) Limitaciones para giro de procedimiento. En el caso de que se le haya asignado una vector del radar hacia una aproximación radar o punto fijo, ningún piloto puede iniciar giros de procedimiento a menos que haya sido autorizado por el ATC.

j) Componentes de ILS.

1) Los componentes básicos para la instalación de un sistema ILS en tierra son:
   i) Localizador (localizer).

   ii) Senda de planeo (Glide Slope).

   iii) Marcador exterior (Outer Marker).

   iv) Marcador medio (Middle Marker).

   v) El marcador interior (Inner Marker) cuando sea instalado para la CAT II ó III.

2) El DME, VOR o NDB autorizado para un procedimiento de aproximación de no precisión o de vigilancia de radar, puede ser sustituido por el marcador exterior.

91.177 Altitudes mínimas para operaciones de vuelos por instrumentos.

a) Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ninguna persona podrá operar una aeronave IFR en condiciones por debajo de:

1) Las alturas mínimas publicadas; y

2) Si no hay alturas mínimas publicadas:

   i) En caso de operaciones sobre áreas designadas como áreas montañosas en el AIP, a una altura de 2,000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas desde el curso de vuelo.

   ii) En cualquier otro caso, a una altura de 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cuatro (4) millas náuticas del curso a ser volado.

Si un MEA y un MOCA son prescritos para una ruta particular o un segmento de ruta particular o un segmento de ruta, una persona podrá operar una aeronave por debajo de la MEA, pero no más bajo que la MOCA, cuando se encuentren a veintidós 22 millas náuticas del VOR.

b) El ascenso hacia una altitud IFR mínima deberá comenzar inmediatamente después de pasar el punto más allá en el cual la altitud mínima se requiere. Excepto cuando existan obstáculos sobre el terreno, el punto más allá en el cual una altitud mínima se requiere, deberá ser cruzado por encima del MCA aplicable.

91.179 Altitud de crucero y nivel de vuelo por instrumentos.

a) **En espacio aéreo controlado.** Toda persona operando una aeronave bajo IFR en vuelo a nivel crucero en un espacio aéreo controlado, deberá mantener la altitud o nivel de vuelo asignado a esa aeronave por el ATC.

b) **En espacio aéreo no controlado.** Excepto mientras circule en un patrón de espera de dos (2) minutos o menos, o mientras esté girando, toda persona que opere una aeronave bajo IFR a nivel de vuelo de crucero en espacio aéreo no controlado, mantendrá una altitud apropiada como sigue:

1) Cuando opere debajo de los 17,000 pies MSL:

i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier millar impar de altitud MSL tal como 3,000, 5,000, 7,000; ó

ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier millar par MSL tal como 2,000, 4,000, 6,000.

2) Cuando se opere por encima de los 17,000 pies MSL pero por debajo del nivel del vuelo 290; y

i) En un curso magnético de 0° hasta 179° cualquier nivel de vuelo impar tal como 190, 210, 230; ó

ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo par tal como 180, 200 ó 220.

3) Cuando se opere a nivel de vuelo por encima de 290 (inclusive); o

i) En un curso magnético de 0° hasta 179°, cualquier nivel de vuelo en intervalo de 4,000 pies empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 290 tal como el nivel de vuelo de 290, 330, 370; ó

ii) En un curso magnético de 180° hasta 359°, cualquier nivel de vuelo en intervalos empezando e incluyendo el nivel de vuelo de 310 tal como el nivel de vuelo de 350 ó 390.

91.181 Curso a ser volado.

A menos que de otra manera sea autorizado por el ATC, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de un espacio aéreo controlado bajo IFR, excepto por lo siguiente:

a) En una aerovía, a través de la línea central de esta aerovía.

b) En cualquier otra ruta a lo largo de un curso directo entre las ayudas de navegación definidas para esa ruta.

91.183 Comunicación de radio, vuelos por instrumentos.

El piloto al mando de toda aeronave operando bajo IFR en espacio aéreo controlado, se mantendrá atento a la frecuencia asignada e informará por radio tan pronto como sea posible:

a) La hora y altitud de cada punto que pase o el informe de los puntos especificados por el ATC, excepto cuando la aeronave este bajo el control de radar.

b) Cualquier condición del tiempo que no hayan sido pronosticada; y

c) Cualquier otra información relacionada a la seguridad de vuelo.

91.185 Operaciones IFR: Falla de comunicaciones de radio.

a) **Generalidades:** Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en b), la aeronave observará los procedimientos de fallas de comunicaciones prescritos en 91.186 y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. Además la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales como está establecida en 91.125.

b) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), la aeronave:

1) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;

2) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y

3) Notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del Control de Tránsito Aéreo.

c) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), o si las condiciones son tales que no es posible terminar el vuelo con lo prescrito en b) (véase la nota 1), la aeronave:

1) A menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

2) Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en 3), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

3) Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en 2), ala última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

4) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación asignada; y

5) Aterrizará de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en 3), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo lo que resulte más tarde.

6) Si la aeronave ha sido dirigida mediante guía de vector radar, seguirá por la ruta directa desde el punto de falla de la radicomunicación hasta el fijo especificado en la autorización de la guía del vector.

Nota 1:- Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas, b) se refiere a todos los vuelos controlados mientras que c) comprende únicamente los vuelos IFR.

Nota 2:- El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en le espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente falla de las comunicaciones observará las disposiciones de c).

91.186 Procedimientos de Fallas de Comunicaciones

Aire - Tierra

a) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta tentativa no da resultado la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con otras aeronaves u otras estaciones aeronáuticas, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, una aeronave que trabaje en la red deberá observar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

b) Si fallasen los intentos especificados en a) la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en la frecuencia o frecuencias designadas, precedido de la frase **"TRANSMITIENDO A CIEGAS"** y, si fuera necesario, incluirá del destinatario o destinatarios del mensaje.

c) Normas y Procedimientos. En la operación de red un mensaje que se transmite a ciegas debería ser transmitido dos veces, tanto en la frecuencia principal como en la secundaria. Antes de cambiar la frecuencia la aeronave debería anunciar a que frecuencia va a pasar.

Falla del Receptor

d) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a fallas del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en la frecuencia utilizada, precedidos de la frase " **TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR".** La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

e) Una aeronave a la que se proporcione control de Tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir con lo que se estipula en d) transmitirá información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

f) Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación por falla de equipo de a abordo, seleccionará, si está equipada al respecto, la clave apropiada SSR 7600 para indicar la falla de radio, en la FIR del Espacio Aéreo Dominicano.

Tierra - Aire

g) Si la estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una estación de aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principales y secundarias que se cree que la aeronave está utilizando, hará lo siguiente:

1) Solicitará de otras estaciones aeronáuticas que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario;

2) Pedirá a otras aeronaves en la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico, si fuera necesario.

h) La disposición de g) también se aplicarán:

1) A petición de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo interesada;

2) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave tal que de lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones.

Nota:- La autoridad ATS apropiada puede prescribir un período de tiempo específico

i) Si las tentativas especificadas en g) fallan, la estación aeronáutica deberá transmitir mensajes dirigidos a la aeronave, a parte de los mensajes que contienen permisos de control de tránsito aéreo, mediante transmisión a ciegas en la frecuencia o frecuencias que se crea que la aeronave está escuchando.

j) La transmisión a ciegas de permisos o instrucciones de control de tránsito aéreo no se efectuará a las aeronaves, excepto a solicitud específica del remitente.

k) Notificación de fallas de comunicaciones. La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo apropiada y a la

Prohibida la Reproducción

empresa explotadora de la aeronave, lo más pronto posible, toda falla de la comunicación aeroterrestre.

91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes de mal funcionamiento.

a) El piloto al mando de toda aeronave operada en espacio aéreo controlado bajo IFR, reportará lo más pronto posible al ATC cualquier mal funcionamiento del equipo de navegación, aproximación o comunicación ocurrido en el vuelo.

b) En todo reporte requerido por el párrafo (a) de esta sección, el piloto al mando incluirá lo siguiente:

1) Identificación de aeronave;

2) Equipo afectado;

3) Cual es el grado de afectación estimado, de la capacidad del piloto para conducir la operación con la falla producida bajo IFR con el sistema ATC fuera de servicio.

4) Naturaleza y extensión de la asistencia deseada del ATC.

91.189 Operaciones de Categoría II y III: Reglas generales de las operaciones.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.191 Manual de Categoría II y III.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.193 Certificación de autorización para algunos operadores Categoría II.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Prohibida la Reproducción

Sección "C" - Requerimientos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.

a) Excepto por lo previsto en la sección 91.715 y 103 de este RAD ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que dentro de la misma se encuentre:

1) Un certificado de aeronavegabilidad de la República Dominicana apropiado y vigente. Cada certificado de aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el registro nacional de aeronaves.

2) Un certificado de matrícula de la República Dominicana o un certificado de matrícula emitido bajo las leyes de otro Estado contratante de OACI.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que se exhiba el certificado de aeronavegabilidad requerido por el párrafo (a) de esta sección, en la cabina de pasajeros o en la entrada a la cabina de mando de forma tal que sea legible para los pasajeros o tripulación.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave con un tanque de combustible instalado dentro del compartimento de pasajeros o en alguno de los compartimentos de equipaje, a menos que su instalación haya sido cumplida conforme al RAD 43 y una copia del formulario FM-6 (337) autorizando aquella instalación que se encuentre a bordo de la aeronave.

91.205 Aeronaves civiles motorizadas con certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana: Requisitos de instrumentos y equipos.

a) Generalidades: Excepto por lo previsto en los párrafos (c)(3) y (e) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave motorizada con un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana en cualquier operación descrita en los párrafos (b) a (e) de esta sección, a menos que esa aeronave cuente con los instrumentos y el equipo especificado en esos párrafos, o los equivalentes aprobados por la Autoridad de Aviación Civil para ese tipo de operación y que estos estén en condiciones operativas.

b) Para vuelo VFR durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipo:

1) Indicador de velocidad.

2) Altímetro.

3) Indicador magnético de dirección (brújula).

4) Tacómetro para cada motor.

5) Indicador de presión (manómetro) de aceite, para cada motor que utilice circuito

Prohibida su Reproducción

de presión de aceite.

6) Indicador de temperatura (termómetro) para todo motor refrigerado por líquido.

7) Indicador de temperatura de aceite para todo motor refrigerado por aire.

8) Indicador de presión de múltiple de admisión para cada motor recíproco aspirado (para aeronaves equipadas con hélices de pasos variables).

9) Indicador de cantidad de combustible para cada tanque.

10) Indicador de posición del tren de aterrizaje. (Si la aeronave tiene tren de aterrizaje retráctil).

11) Para aeronaves pequeñas que han obtenido su certificado de Tipo después del 11 de marzo de 1996, una luz roja o un sistema de luces blancas anticolisión. En caso de falla de cualquier luz del sistema anticolisión, se puede continuar operando la aeronave hasta un lugar donde ese sistema pueda repararse.

12) Si la aeronave opera comercialmente sobre agua y más. allá de la distancia de planeo y sin potencia desde la costa, debe tener equipo de flotación rápidamente accesible para cada ocupante y por lo menos un artefacto pirotécnico para efectuar señales.

13) Un cinturón de seguridad aprobado con un medio de cierre de metal a metal para todo ocupante mayor de dos años.

14) Para aeronaves civiles pequeñas, fabricadas después del 18 de julio de 1978, deberán tener arneses de hombro aprobados para cada asiento delantero. Todo arnés de hombro debe estar diseñado para proteger a los ocupantes de heridas serias en su cabeza cuando estos experimentan fuerzas de inercia extremas durante un aterrizaje de emergencia. Todo arnés de hombro instalado en el lugar de cada miembro de la tripulación, debe permitirle a éste cuando esté sentado y el cinturón de seguridad y arnés de hombro ajustado, realizar todas las funciones necesarias para controlar el vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

   i) La fecha de fabricación de una aeronave es la fecha en que los registros de inspección de aceptación reflejan que la aeronave se ha completado y cumple con los datos de diseño de Tipo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; y

   ii) Un asiento delantero es el asiento localizado en el lugar del piloto o cualquier asiento a los lados de éste.

15) Un transmisor localizador de emergencia (ELT), si es requerido por la sección 91.207.

Prohibida su Reproducción

16) Para aeronaves de categoría normal, utilitaria y acrobática con una configuración de asientos, excluyendo asientos de pilotos, de 9 ó menos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, cinturones de seguridad y arneses de hombro, que cuando no estén en uso, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con la rápida salida de sus ocupantes en una emergencia.

17) Para helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 los arneses de hombro para todo asiento, deben además de los requisitos contemplados en las secciones 27.2 ó 29.2, poseer un solo punto de liberación del sistema cinturón de seguridad y arneses de hombro.

c) Para vuelo VFR nocturno (Vuelo local de entrenamiento) y/o adiestramiento. Los siguientes instrumentos y equipos son requeridos:

1) Los instrumentos y equipos especificados en el párrafo (b) de esta sección.

2) Luces de posición aprobadas de acuerdo al Anexo 8 de OACI.

3) Un sistema de luces de anticolisión rojas y blancas aprobadas. En el caso de una falla de cualquier luz del sistema de luces anticolisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde su reparación o reemplazo se pueda efectuar. Además, todas las aeronaves que están dotadas de luces estroboscópicas, adicionales a las luces anticolisión, podrán usarlas exclusivamente durante el vuelo o la permanencia en el área de aterrizaje.

4) Una luz de aterrizaje;

5) Adecuada reserva de energía eléctrica para todo equipo eléctrico instalado.

6) Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que se encuentren accesibles al piloto durante el vuelo.

7) Un indicador giroscópico de virajes.

8) Iluminación adecuada para los instrumentos de vuelo y equipo esencial para la operación de la aeronave.

9) Un indicador de velocidad vertical.

10) Una linterna eléctrica para cada uno de los tripulantes.

11) Un sistema de radio comunicación de dos vías.

d) Para el vuelo por IFR se requieren los siguientes instrumentos y equipos:

1) Instrumentos y equipos especificados en los párrafos (b) y (c) de esta sección.

2) Un sistema de radio comunicación de dos (2) vías y el equipo apropiado de navegación, para las estaciones de tierra que vayan a ser utilizadas.

3) Indicador giroscópico de velocidad de giro, excepto en las siguientes aeronaves:

   i) Aeronaves con un tercer sistema de instrumentos de medida de actitud que pueda medir actitud de vuelo a través de 360° grados de cabeceo y alabeo (roll) instalado de acuerdo con lo dispuesto en la sección 121.305 (j).

   ii) Helicópteros con un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de todas las actitudes de vuelo de hasta más o menos 80° grados de cabeceo y más o menos 120° grados de alabeo (roll) e instalado de acuerdo con la sección 29.1303 (g).

4) Indicador de deslizamiento (slip indicator);

5) Altímetro de precisión ajustable por presión barométrica;

6) Un reloj con cuadrante en horas, minutos y segundos con manecilla indicadora de segundo, o representación digital;

7) Generador o alternador de adecuada capacidad;

8) Indicador giroscópico de inclinación y cabeceo. (horizonte artificial);

9) Indicador giroscópico de dirección (girocompás o equivalente);

10) Un equipo aprobado de medición de distancia (DME).

e) Vuelo por encima de los 24,000 pies MSL (FL 240). Si un equipo de navegación VOR es requerido bajo el párrafo de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, por encima de FL 240, a menos que la aeronave esté equipada con equipo de medida de distancia aprobada (DME). Cuando el DME requerido por este párrafo falla encima de FL 240, el piloto al mando de la aeronave notificará inmediatamente al ATC y entonces puede continuar las operaciones de FL 240 al aeropuerto siguiente, en el cual las reparaciones y el reemplazo del equipo pueden ser hechas.

f) Operaciones de aproximación categoría II: La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

g) Operaciones de aproximación categoría III: La presente sección no se encuentra regulada

Prohibida su Reproducción

en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

h) La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

NOTA: Pueden ser utilizadas combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los instrumentos que lo conformen por separado.

91.207 Transmisor localizador de emergencia (ELT).

a) Excepto lo previsto en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT), que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C91, si el equipo fue instalado antes de julio del 1995.

b) Todo transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor, en el caso de choque por impacto, sea mínima. El ELT fijo o removible debe ser colocado en la aeronave lo más atrás posible.

c) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo (alternado o continuo) de más de una (1) hora; o

2) Ha vencido el 50% de su vida útil o para baterías recargables al 50% de su vida útil de carga, de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor. La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo (c)(2) de esta sección, no se aplica a las baterías (tales como baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas por el tiempo de almacenaje.

d) Todo ELT requerido en el párrafo (a) de esta sección debe ser inspeccionado cada doce (12) meses calendarios por:

1) Instalación adecuada;

2) Corrosión en la batería;

3) Operación de los controles y sensor de impacto; y

4) La presencia de suficiente señal radiada desde su antena.

e) No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección, una persona puede:

1) Trasladar por sus propios medios una aeronave adquirida recientemente, desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia; y

2) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse hasta un lugar donde si puedan ser realizados.

Ninguna persona, distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en ferry bajo los términos del párrafo (d) de esta sección.

f) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

1) Aeronaves propulsadas con motores de turbina;

2) Aeronaves que efectúan vuelos de itinerario por un titular de certificado como transportistas aéreos por itinerario;

3) Aeronaves que efectúan operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 5 millas náuticas del aeropuerto desde el cual aquellas operaciones hayan comenzado;

4) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y prueba de vuelo;

5) Aeronaves nuevas mientras están efectuado operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;

6) Aeronaves mientras están efectuando operaciones de vuelo concernientes a aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas;

7) Aeronaves certificadas por la Autoridad de Aviación Civil para propósitos de investigación y desarrollo;

8) Aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras o estudios de mercado;

9) Aeronaves certificadas como ultraliviano; y

10) Traslado en vuelo especial (ferry) de una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no puedan hacerse, hasta un lugar donde puedan ser realizadas. En este caso ninguna persona distinta de la tripulación mínima requerida, puede ser transportada a bordo de la aeronave.

91.209 Luces de aeronaves.

Ninguna persona podrá:

a) Durante el período comprendido entre la puesta y salida del sol

1) Opera una aeronave a menos que tenga operativa las luces de posición.

2) Estacionar o mover una aeronave en las áreas de operaciones incluida la plataforma en la noche a menos que la misma esté:

i) Claramente iluminada;

ii) Con sus luces de posición iluminadas; y

iii) Se encuentre en una área que esté claramente delimitada con luces o señales adecuadas y que restrinja la circulación de cualquier vehículo u otra aeronave.

3) En operaciones acuáticas, amarrar una aeronave a menos que:

i) Tenga las luces acuáticas de iluminación encendidas;

ii) Se encuentre amarrada o anclada en un área donde las luces acuáticas no sean requeridas.

b) Operar una aeronave que esté equipada con un sistema de luces anticolisión a menos que estas estén encendidas. Sin embargo, las luces anticolisión no necesitan estar encendidas si el piloto al mando determina que es mejor tenerlas apagadas considerando las condiciones y seguridad de operación.

91.211 Oxígeno suplementario.

a) Generalidades. Ninguna persona podrá operar una aeronave registrada en la República Dominicana, a menos que se cumpla con lo siguiente:

1) A una altitud de cabina sobre 12,500 pies (MSL) hasta los 14,000 pies (MSL) inclusive, a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes con una duración de más de 30 minutos;

2) A una altitud de cabina sobre 14,000 pies (MSL), a menos que la tripulación esté provista del mínimo de oxígeno requerido para ser utilizado durante la parte del vuelo que se realice a esas altitudes;

3) A presiones de altitud de cabina sobre 15,000 pies (MSL), a menos que todos los ocupantes de la aeronave estén provistos con oxígeno suplementario.

b) Aeronaves con cabinas presurizadas:

1) Ninguna persona podrá operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana con cabina presurizada en las siguientes circunstancias:

i) A altitudes de vuelo sobre FL250, a menos que haya diez (10) minutos de oxígeno adicional al oxígeno que establece el párrafo (a) de esta sección disponible para todo ocupante de la aeronave para uso en caso de descenso por pérdida de presurización.

ii) A altitudes de vuelo sobre FL350, a menos que el piloto al mando esté usando una máscara para oxígeno que esté segura y sellada, que supla oxígeno cada vez que la presión en la cabina sea mayor de 14,000 pies (MSL). El piloto al mando no tendrá que usar máscara de oxígeno durante un vuelo a FL410 ó menor si ambos pilotos se encuentran en los controles y que cada uno tenga disponible máscara de oxígeno de montura rápida, que se pueda poner apropiadamente asegurada con una mano y que supla oxígeno en menos de cinco (5) segundos.

2) No obstante lo indicado en el párrafo (b)(1)(ii) de esta sección, si por cualquier razón un piloto de la aeronave tiene que dejar su puesto mientras la aeronave se encuentra en vuelo operando sobre FL350, el piloto que tenga que permanecer en los controles deberá usar la máscara de oxígeno hasta que el otro piloto regrese a su posición.

91.213 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

1) Que exista una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, para esa aeronave.

2) Que la aeronave tenga a bordo la autorización extendida por la Autoridad de Aviación Civil, autorizando la operación de la misma bajo una lista de equipo mínimo (MEL). La autorización puede ser obtenida mediante solicitud por escrito del explotador. La lista de equipo mínimo y la autorización, constituyen para la aeronave un certificado de Tipo suplementario.

3) La lista de equipo mínimo aprobada debe:

i) Ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección; y

ii) Disponer el tipo de operación que la aeronave puede efectuar con los instrumentos y equipos en condición inoperativo.

4) Los registros de la aeronave disponibles para el piloto deben incluir una anotación describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

5) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo autorizada.

b) Los siguientes instrumentos y equipos podrían no ser incluidos dentro de la lista:

1) Instrumentos y equipos que hayan sido, ya sea en forma específica o de alguna otra manera, exigidos por los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave ha obtenido su certificado de Tipo y que sean esenciales para una operación segura, bajo todas las condiciones operativas.

2) Instrumentos y equipos que deben estar operativos por una directiva de aeronavegabilidad, a menos que la directiva de aeronavegabilidad lo establezca de otra forma.

3) Instrumentos y equipos requeridos para una operación específica.

c) Una persona autorizada bajo el RAD 121 ó 135 para usar una lista de equipo mínimo para una aeronave específica, puede utilizar esa lista de equipo mínimo en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo este RAD, sin necesidad de aprobación adicional.

d) Excepto para operaciones conducidas de acuerdo con los párrafos (a) ó (c) de esta sección, un piloto puede despegar una aeronave en las operaciones conducidas bajo este RAD con equipo e instrumentos inoperativos sin tener una lista de equipo mínimo aprobada, siempre que:

1) La operación de vuelo sea conducida en:

i) Aeronaves no impulsadas por motores de turbina, planeadores o ultralivianos, aeronaves más ligeras que el aire.

ii) Aeronaves pequeñas, no impulsadas por motores de turbina, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales ha sido desarrollada una lista maestra de equipo mínimo master (MEL); y

2) Que los instrumentos y equipos inoperativos no sean:

i) Parte de los instrumentos y equipo correspondientes a la certificación de Tipo para operación VFR diurna prescritos en las regulaciones de aeronavegabilidad aplicables bajo las cuales la aeronave obtuvo su certificado de Tipo;

ii) Requeridos en la lista maestra de equipos mínimos de la aeronave o en la lista de equipos mínimos de operación para la clase de operación de vuelo que está siendo realizada;

iii) Requeridos por la sección 91.205 ó por cualquier otra regla de este RAD para la clase específica de operación de vuelo que está siendo realizada; o

iv) Requerido por una D.A. que debe estar operativo; y

3) Los instrumentos y equipos inoperativos estén:

i) Removidos de la aeronave y con placa en la cabina de mando del equipo removido y anotada su remoción en el registro de mantenimiento, de acuerdo a la sección 43.9; ó

ii) Desactivados y con placas que indiquen "INOPERATIVO". Si la desactivación del instrumento o equipo inoperativo involucra mantenimiento, este debe ser cumplido y registrado de acuerdo con el RAD 43; y

4) Que el equipo o instrumentos inoperativos no constituyen un peligro para la aeronave. Esta condición debe ser establecida por un titular de licencia de técnico de mantenimiento adecuadamente habilitado.

e) No obstante cualquier otra previsión de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo (ferry).

91.215 Uso del respondedor (transponder) equipado con transmisor de altitud (altitude reporting transponder).

a) Para todo el espacio aéreo y aeronaves civiles matriculadas en la República Dominicana: Para las operaciones que no sean conducidas bajo las secciones 121, 127 ó 135, todo instalado de respondedor (transponder) deberá estar acorde a Toda instalación para el (Modo "A"), TSO-C74c (Modo "A" con capacidad de reporte de la altitud y de TSO-C112 para el (Modo "S").

b) Operación de respondedor (transponder): Toda persona operando una aeronave en el espacio aéreo controlado de la República Dominicana, que cuente con un equipo respondedor (transponder) operativo y mantenido de acuerdo con lo establecido en el 91.413, debe operar el mismo incluyendo el equipo (Modo "C") si estuviera instalado, debiendo responder en el código apropiado el otro asignado por el ATC.

91.217 Similitud de datos entre la referencia de altitud de presión automáticamente reportada y la altitud de referencia de los pilotos.

Ninguna persona puede operar un equipo de información automático de medición de altitud de presión asociada con un respondedor (transponder) de radar:

a) Cuando la desactivación de ese equipo sea ordenada por el Control de Tránsito Aéreo;

b) A menos que, en el momento de ser instalado dicho equipo haya sido controlado y calibrado para transmitir los correspondientes datos de altitud con un error de 125 pies (sobre la base de una probabilidad del 95%) a partir del datum (nivel de referencia) indicado o calibrado del altímetro que se usa normalmente para mantener la altitud de vuelo y habiendo sido dicho altímetro calibrado a una presión de referencia de 29, 92" Hg, para altitudes desde el nivel del mar hasta la máxima altitud operativa de la aeronave; o

c) A menos que el altímetro y digitalizadores en ese equipo, cumplan los estándares establecidos en las TSO-C10b y TSO-C88 respectivamente.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aeronaves propulsadas por motores de turbina.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave de matrícula dominicana propulsada con motores de turbina, a menos que esté equipada con un sistema o dispositivo aprobado de alerta de altitud que esté en condición operativa y cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) Todo sistema o dispositivo de alerta de altitud requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser capaz de:

1) Alertar al piloto:

i) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso) por medio de una secuencia de señales auditivas y visuales, con tiempo suficiente para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; o

ii) De la aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso), por medio de una secuencia de señales visuales, con suficiente tiempo como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; y cuando se desviara por encima o debajo de esa altitud

preseleccionada, por una señal auditiva;

2) Proveer las señales requeridas desde el nivel del mar hasta la mayor altitud operativa aprobada para la aeronave en la cual se instaló;

3) Preseleccionar altitudes en incrementos que están en proporción con las altitudes a las cuales la aeronave está siendo operada;

4) Probarse sin equipo especial para determinar si las señales de alerta están operando correctamente; y

5) Aceptar la regulación necesaria de la presión barométrica si el sistema o dispositivo opera por presión barométrica. Sin embargo, para operaciones por debajo de 3,000 pies sobre el nivel de la tierra (AGL), el sistema o dispositivo sólo debe proveer una señal visual o auditiva, para cumplir con este párrafo. Un radioaltímetro puede ser incluido para proveer la señal si el operador tiene un procedimiento aprobado de su uso para determinar DH ó MDA, como corresponda.

c) Todo operador a quien aplique esta sección debe establecer y asignar procedimientos para el uso del sistema o dispositivo de alerta de altitud, y todo miembro de la tripulación debe cumplir con aquellos procedimientos asignados.

d) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a la operación de aeronaves que posean certificado experimental o a la operación de una aeronave para los siguientes propósitos:

1) Traslado de una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión, hasta un lugar donde sea instalado el dispositivo o sistema de alerta;

2) Continuar un vuelo como se planeó originalmente, si el dispositivo o el sistema de alerta de altitud se torna inoperativo luego del despegue de la aeronave. No obstante, el vuelo no puede proseguir desde un lugar donde se pueda hacer su reparación o reemplazo, para solucionar el problema;

3) Transportar la aeronave con el sistema o dispositivo de alerta inoperativo desde un lugar donde la reparación o reemplazo no pueda ser hecho hasta un lugar donde pueda hacerse;

4) Conducir un vuelo de prueba de aeronavegabilidad de la aeronave;

5) Transportar una aeronave hacia un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de matricularla en un país extranjero;

6) Llevar a cabo una demostración de la operación de la aeronave con el propósito de venta;

7) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo extranjeras en la operación de la aeronave previa al traslado a un lugar fuera de la República Dominicana con el propósito de su matriculación en un país extranjero.

91.221 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

a) Para todo el espacio aéreo: Aeronaves matriculadas en la República Dominicana. Si se instala un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión en una aeronave matriculada en la República Dominicana, el mismo debe ser aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Toda persona que opere una aeronave equipada con un sistema de alerta de tránsito y advertencia de colisión (TCAS), el sistema debe estar siempre encendido y operativo.

Sección "D" - Operaciones de Vuelo Especiales

91.303 Vuelo acrobático.

Ninguna persona puede operar una aeronave en vuelo acrobático:

a) Sobre cualquier área poblada de una ciudad, pueblo o asentamiento;

b) Sobre cualquier reunión de personas a cielo abierto;

c) Dentro de una zona controlada o aerovía.

d) Dentro de las cuatros (4) millas náuticas a partir de la línea central de cualquier aerovía;

e) Debajo de 1,500 pies de altura sobre la superficie; o

f) Cuando la visibilidad de vuelo es menor a tres (3) millas terrestres.

Para el propósito de esta sección, vuelo acrobático significa una maniobra intencional que involucre un cambio abrupto en la actitud de la aeronave, una actitud anormal o aceleración anormal, no necesarias para el vuelo normal.

91.305 Areas de vuelo de prueba.

Ninguna persona puede efectuar un vuelo de prueba en una aeronave, excepto sobre aguas abiertas o sobre áreas no densamente pobladas que tengan tránsito aéreo reducido.

91.307 Paracaídas y paracaidismo.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede llevar un paracaídas para su uso en caso de emergencia de la aeronave, a menos que sea de un tipo aprobado; y

1) Si es del tipo asiento (velamen en espalda) que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado dentro de los ciento veintidós (120) días precedentes; o

2) Si es de algún otro tipo que haya sido plegado por un plegador certificado y adecuadamente calificado;

i) Dentro de los ciento veinte (120) días precedentes si el velamen, cuerdas y arneses están compuestos exclusivamente de fibra sintética (naylon), rayón u otra (similar) o material que posea una sólida resistencia al daño causado por moho u otros hongos o agentes corrosivos propagados en ambientes húmedos; o

ii) Dentro de los sesenta (60) días precedentes si cualquier parte del paracaídas esta compuesta por seda u otra fibra natural o materiales no especificados en el párrafo (a)(2)(i) de esta sección.

b) Excepto en una emergencia, ningún piloto al mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República Dominicana, excepto de conformidad con lo establecido por el RAD 105.

c) A menos que cada ocupante de una aeronave use un paracaídas aprobado, ningún piloto de una aeronave civil transportando personas distintas a la de la tripulación puede ejecutar cualquier maniobra intencional que exceda:

1) En inclinación, los 60° grados respecto del horizonte.

2) En ascenso o descenso, más de 30° grados respecto del horizonte.

d) El párrafo (c) de esta sección no es aplicable a:

1) Vuelos de prueba para la habilitación o evaluación de pilotos;

2) Tirabuzones u otras maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para habilitación o evaluación, cuando estén realizados por:

i) Un instructor de vuelo habilitado, o

ii) Un piloto de transporte de línea aérea (TLA), que este dando instrucción de acuerdo con las regulaciones vigentes.

e) Para el propósito de esta sección, "paracaídas aprobados" significa:

1) Un paracaídas fabricado según un certificado de Tipo u orden técnica estándar (TSO) C-23; ó

2) Un paracaídas tipo militar diseñado para persona, identificado según las normas militares, un número de orden, o cualquier designación o número de especificación militar.

91.309 Remolque de planeadores.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

91.311 Remolque.

a) Ningún piloto de una aeronave civil puede remolcar cualquier cosa con una aeronave, excepto que esta cuente con una autorización emitida por la Autoridad de Aviación Civil.
Para el remolque especifico de algún objeto con fines publicitario. (pancartas, letreros, carteles) etc.

b) La solicitud para la autorización previamente indicada deberá ser hecha de la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

91.313 Aeronaves civiles en categoría restringida: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave de categoría restringida;

1) Para un fin que no sea aquel propósito especial para el cual la aeronave está certificada; o

2) En una operación distinta a aquella que sea necesaria para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial.

b) A los efectos del párrafo (a), la operación de una aeronave civil de categoría restringida utilizada en el entrenamiento a tripulaciones de vuelo en una operación de propósito especial para la cual la aeronave este certificada, es considerada como una operación para dicho propósito especial.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida transportando personas o propiedades con fines comerciales, a los efectos de este párrafo, una operación de propósito especial involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de esa operación, al lugar concerniente, tal como rociado, siembra, espolvoreo, remolque de carteles y la operación de entrenamiento de vuelo de la tripulación para el propósito especial requerido, no se considera transporte de personas o propiedades con fines comerciales.

d) Ninguna persona puede volar en una aeronave civil de categoría restringida a menos que esa persona:

1) Sea miembro de la tripulación;

2) Sea miembro de la tripulación a entrenar;

3) Realice una función esencial en conexión con la operación de propósito especial para la cual la aeronave ha sido certificada;

4) Sea necesaria para el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con aquel propósito especial.

e) Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del certificado de permiso o las limitaciones operativas especiales emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría restringida dentro de la República

Dominicana:

1) Sobre un área densamente poblada;

2) En una ruta aérea congestionada; o

3) Cerca de un aeropuerto comercial donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.

f) La solicitud para la autoridad especial prescrita en el párrafo (e) de esta sección, deberá hacerse de la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

g) Esta sección no aplica para las operaciones de carga externa de los helicópteros que no transportan pasajeros.

h) Ninguna persona puede operar un avión civil pequeño de categoría restringida, fabricado después del 18-7-78, a menos que tenga instalado en cada asiento frontal arneses de hombro aprobados por la Autoridad de Aviación Civil. Los mismos deben ser diseñados para proteger a todo ocupante de heridas serias. La instalación del arnés de hombro en cada lugar de los miembros de la tripulación, cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arneses de hombro ajustados, debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación de vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

1) La fecha de fabricación de un avión es la fecha de los registros de aceptación de la inspección que indica que ese avión está completo y reúne los datos de diseño del certificado de Tipo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; y

2) Un asiento frontal es un asiento localizado en la estación de un miembro de la tripulación o cualquier asiento localizado a los costados de tal asiento.

91.315 Aeronaves civiles categoría limitada: Limitaciones de operación.

Ninguna persona puede operar una aeronave civil de categoría limitada transportando personas o cosas con fines comerciales.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisionalmente: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente en el territorio de la República Dominicana y sus aguas jurisdiccional en operaciones comerciales.

b) A menos que sea específicamente autorizado por la Autoridad de Aviación Civil de conformidad con el RAD, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisionalmente con fines comerciales.

91.319 Aeronaves con certificado experimental: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental:

1) Para un propósito distinto para el cual dicho certificado fue emitido; o

2) Transportar personas o cosas con fines comerciales.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave que posea un certificado experimental fuera del área asignada por la Autoridad de Aviación Civil hasta tanto demuestre que:

1) La aeronave es controlable a través de todo su rango normal de velocidades y durante todas las maniobras a ser ejecutadas; y

2) La aeronave no posee características de operación o de diseño peligrosos.

c) A menos que sea autorizado de otra forma por la Autoridad de Aviación Civil por medio de limitaciones especiales de operación, ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado experimental sobre áreas densamente pobladas o en una ruta aérea congestionada, a menos que sea autorizada de otra forma por la Autoridad de Aviación Civil por medio de limitaciones especiales de operaciones de acuerdo con los términos y condiciones especificados en la autorización en el interés de la seguridad de la actividad aerocomercial.

d) Toda persona operando una aeronave civil con certificado experimental deberá;

1) Advertir a toda persona transportada de la naturaleza experimental de la aeronave;

2) Operar bajo VFR de día, a menos que sea autorizado específicamente de otra manera por la Autoridad de Aviación Civil; y

3) Notificar a la torre de control de la naturaleza experimental de la aeronave cuando se opere la misma dentro o fuera de aeropuertos con torres de control operativas.

e) La Autoridad de Aviación Civil puede prescribir las limitaciones adicionales que considere necesarias, incluyendo limitación sobre el número de personas que pueden ser transportadas en la aeronave.

91.325 Aeronaves de categoría primaria: Limitaciones de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave categoría primaria transportando personas o cosas para fines comerciales.

Sección "E" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

91.401 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las reglas que rigen para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves civiles de matrícula dominicana, operando dentro o fuera de la República Dominicana.

b) Las secciones 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 y 91.419 de esta sección no se aplican a aeronaves mantenidas de acuerdo a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como están previstos en los RAD 121, 127, 129 ó la sección 135.411 (a)(2).

91.403 Generalidades.

a) El propietario o explotador de una aeronave es el primer responsable de mantener ésa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento del RAD 39.

b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave que no sean las que están prescritas en esta sección u otras aplicables, incluyendo el RAD 43.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que se haya cumplido con los tiempos mandatorios de reemplazo, intervalos de inspección y procedimientos relacionados, especificados en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para aeronavegabilidad continuada, o intervalos de inspección alternativos y procedimientos relacionados, prescrito en una especificación de operaciones aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil bajo los RAD121,127,135 ó de acuerdo a un programa de inspección aprobado bajo la sección 91.409 (e) de esta sección.

d) El propietario o explotador de una aeronave deberá someter a la autoridad de aviación para su aprobación una lista de las o las personas o entidades con las cuales haya realizado convenios o contratos para la ejecución de las inspecciones requeridas y otro tipo de mantenimiento preventivo o alteraciones.

91.405 Requisitos de mantenimiento.

Todo propietario u operador de una aeronave:

a) Deber tener la aeronave inspeccionada como está prescrito en la sección "E" de este RAD. Entre las inspecciones requeridas, excepto por lo previsto en el párrafo (c) de esta sección; deberá tener las discrepancias solucionadas como está prescrito en el RAD 43;

b) Se asegurará que el personal de mantenimiento haga las anotaciones apropiadas en los registros de mantenimiento de la aeronave, indicando que está ha sido aprobada para el retorno al servicio;

c) Cualquier instrumento o equipo que haya estado inoperativo de acuerdo a la sección 91.213 (d)(2), deberá ser reportado, reemplazado, removido o inspeccionado durante la próxima inspección requerida;

d) Cuando se anoten discrepancias incluyendo instrumentos o equipos inoperativos, se asegurará que un letrero (placard) haya sido instalado como esta requerido por la sección 43.11.

91.407 Operaciones después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que ha estado sometida a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración a menos que:

1) Haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona autorizada bajo la sección 43.7; y

2) Hayan efectuado las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos por las secciones 43.9 ó 43.11 según corresponda.

b) Ninguna persona puede transportar a cualquier persona distinta a la tripulación en una aeronave que ha sido mantenida, reconstruida o alterada de una manera que pueda haber cambiado apreciablemente sus características de vuelo o afectado apreciablemente su operación en vuelo, hasta que un piloto debidamente habilitado para dicha aeronave, realice un chequeo operacional en vuelo por el mantenimiento ejecutado o por las alteraciones realizadas, y anote el vuelo en el registro de mantenimiento de la aeronave.

c) La aeronave no tendrá que ser volada como lo requerido en el párrafo (b) de esta sección si previo al vuelo, pruebas en tierra inspecciones o ambas cosas, demuestran concluyentemente que el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, no han cambiado significativamente las características de vuelo o afectado substancialmente la operación en vuelo de la aeronave.

91.409 Inspecciones.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que dentro de los 12 meses calendarios precedentes, está haya tenido adjunto de:

1) Una inspección anual de acuerdo con el RAD 43 y haya sido aprobada para retornar al servicio por una persona autorizada de acuerdo a la sección 43.7; ó

2) Una inspección para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21.

Ninguna inspección realizada bajo el párrafo (b) de esta sección puede ser sustituida por ninguna inspección requerida por este párrafo, a menos que la misma sea ejecutada por una

persona autorizada a realizar una inspección "anual" y la misma sea anotada en los registros de mantenimiento de la aeronave como una inspección anual.

El vencimiento de la inspección anual para la aeronavegabilidad será a los 365 días calendarios de la fecha de inspección que figura en el certificado de aeronavegabilidad.

b) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave transportando cualquier persona distinta a la tripulación, ni puede dar instrucción de vuelo en una aeronave operada por esa persona, con fines comerciales a menos que dentro de las 100 horas precedentes de tiempo en servicio dicha aeronave haya sido sometida a una inspección anual o 100 horas y haya sido aprobada para retornar al servicio de acuerdo con el RAD 43 ó se haya inspeccionado para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el RAD 21. La limitación de 100 horas puede ser excedida en no más de diez (10) horas, si es necesario, para llegar a un lugar donde la inspección pueda ser realizada. No obstante, el exceso de tiempo debe ser incluido en el cómputo de las próximas cien (100) horas en servicio.

c) Los párrafos (a) y (b) de esta sección no aplican para:

1) Una aeronave que tiene un permiso especial de vuelo un certificado experimental, o un certificado de aeronavegabilidad provisional;

2) Una aeronave inspeccionada de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo el RAD 127 ó 135 e identificada por su matricula en las especificaciones de operación del titular del certificado que posee el programa de inspección aprobado;

3) Una aeronave sujeta a los requisitos de los párrafos (d) o (e) de esta sección; o

4) Helicópteros impulsado por motores de turbinas, cuando el operador elija para inspeccionar ese helicóptero de acuerdo con el párrafo (e) de esta sección.

d) **Inspección progresiva**. El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

e) **Aviones grandes, aviones multimotores propulsados por motores de turbina, aviones multimotores propulsados por turbohélices y helicópteros con motor a turbina.** Ninguna persona puede operar una aeronave de las anteriormente mencionada, a menos que los tiempos de reemplazo para las partes con vida limitada, indicados en las especificaciones de la aeronave, en las especificaciones de su certificado de Tipo, u otros documentos aprobados por la Autoridad de Aviación Civil, sean cumplidos con y en las aeronaves, incluyendo la estructura, motor, hélices, rotores, accesorios, componentes, equipo de supervivencia y equipo de emergencia, y se la inspecciones de acuerdo con un programa de inspección elegido bajo las previsiones del párrafo (f) de esta sección, excepto que el propietario u operador de un helicóptero potenciado con turbina, puede elegir para usar las inspecciones las provisiones de la sección 91.409 (a), (b) o (c) de esta sección, en lugar de una opción de inspección de la sección 91.409 (f) de esta sección.

f) **Selección de programas de inspección según el párrafo (e) de esta sección.** El propietario o explotador de todo avión o helicóptero impulsado por motor de turbina descrito en el párrafo (e) de esta sección, debe seleccionar e identificar en los registros de mantenimiento de la aeronave y usar uno de los siguientes programas para la inspección de la aeronave:

1) Un programa de inspección de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por parte de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, en uso actual por la persona titular de un certificado de explotador de servicios aéreos emitido según el RAD 121 ó 135 y operando esa marca y modelo de aeronave según el RAD 121 ó 135 y mantenerlo según la sección 135.411 (a)(2).

2) Un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 135.419.

3) Un programa de inspección actualizado recomendado por el fabricante.

4) Cualquier otro programa de inspección, establecido por el propietario o explotador de ese avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil según párrafo (g) de esta sección. Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil puede requerir revisión de este programa de inspección de acuerdo con lo previsto en la sección 91.415.
Todo operador incluirá en el programa seleccionado, el nombre y el domicilio de la persona responsable de programar las inspecciones requeridas por el programa y hará que una copia de aquel programa esté disponible para las personas que realicen las inspecciones en la aeronave y, a requerimiento de la Autoridad de Aviación Civil.

g) **Programa de inspección aprobado según el párrafo (e) de esta sección.** Todo explotador de un avión o un helicóptero impulsado con motor de turbina que desea establecer o cambiar un programa de inspección aprobado bajo el párrafo (f)(4) de esta sección, debe someter el programa para aprobación a la Autoridad de Aviación Civil. Dicho programa debe presentarse por escrito e incluir, al menos, la siguiente información:

1) Instrucciones y procedimientos para la conducción de inspecciones, para toda marca y modelo particular de avión o helicóptero impulsado con motor de turbina, incluyendo las pruebas y verificaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben establecer en detalle las partes y áreas de la estructura, motores, hélices, rotores y componentes, incluyendo equipos de supervivencia y de emergencia que deban ser inspeccionados.

2) Un programa para la realización de inspecciones que deben ser realizadas bajo el programa, expresados en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de operaciones del sistema o alguna combinación de estos.

h) Cuando un explotador cambia de un programa de inspección según párrafo (f) de esta sección a otro, el tiempo en servicio, tiempo calendario o ciclos de operación acumulados bajo

el programa previo deben ser aplicados para la determinación de los tiempos de cumplimiento del nuevo programa.

91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.

a) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en el espacio aéreo controlado según las reglas de vuelo por instrumentos a menos que:

1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, todo sistema de presión estático, instrumento altímetro y todo sistema automático informador de altitud de presión haya sido probado, inspeccionado y determinado que cumple con el Apéndice "E" del RAD 43;

2) Excepto para el uso normal de válvulas de drenaje y válvulas de presión del sistema estático alterno, después de haber abierto por cualquier razón el mismo este haya sido probado e inspeccionado y se encuentra que cumple con el párrafo (a), Apéndice "E" y "F" del RAD 43; y

3) A continuación de la instalación o mantenimiento de un sistema de reporte automático de altitud o del respondedor (transponder) ATC, donde presión había sido introducida los errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

b) Las pruebas requeridas por el párrafo (a) de esta sección deben realizarse por:

1) El fabricante del avión o helicóptero en la cual las pruebas e inspecciones van a ser llevadas a cabo; o

2) Un taller de reparaciones certificado y apropiadamente equipado para ejecutar aquellas funciones, y que posea:

i) Una habilitación para instrumentos, Clase I;

ii) Una habilitación limitada para instrumentos correspondiente a la marca y modelo del instrumento a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada para la prueba a realizar;

iv) Una habilitación para estructuras adecuada al avión o helicóptero, a ser probado; o

v) Una habilitación limitada para un fabricante, emitida para el instrumento,

de acuerdo con la sección 145.101 (b)(4); o

3) Un técnico certificado con una habilitación de estructura (de inspección y prueba de sistema estático y de presión únicamente).

c) Los altímetros y equipos de reporte de altitud, aprobados bajo Ordenes Técnicas Estándar OTE/TSO, se consideran probados e inspeccionados a partir de la fecha de su fabricación.

d) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en IFR en el espacio aéreo controlado bajo IFR a una altitud por encima de la máxima a la que han sido probados todos los altímetros y el sistema automático de información de altitud de esa aeronave.

91.413 Inspecciones y pruebas del respondedor (transponder) ATC.

a) Ninguna persona puede usar un respondedor (transponder) ATC que cumpla con lo especificado en la sección 91.215 (a), 121.345 (c), 127.133 (b) ó 135.143 (c) a menos que dentro de los 24 meses calendarios precedentes, el respondedor (transponder) ATC haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con el Apéndice "F" del RAD 43; y

b) Siguiendo a cualquier instalación o mantenimiento, en un respondedor (transponder) ATC donde podría introducirse errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado y se certifique que cumple con el párrafo (c), Apéndice "E" del RAD 43.

c) Las pruebas e inspecciones especificadas en esta sección deben ser realizadas por:

1) Un taller de reparaciones aeronáutico certificado, equipado apropiadamente para ejecutar aquellas funciones y que posea:

i) Una habilitación de radio, Clase III;

ii) Una habilitación de radio limitada apropiada a la marca y modelo de respondedor (transponder) a ser probado;

iii) Una habilitación limitada, apropiada a la prueba a ser realizada;

iv) Una habilitación limitada emitida para un fabricante, emitida para el modelo de respondedor (transponder), de acuerdo con la sección 145.101 (b) (4); o

2) Un titular de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada como está previsto en los RAD 121, 127, ó la sección 135.411 (a)(2); ó

3) El fabricante de la aeronave en la cual está instalado el respondedor (transponder) a ser probado; siempre que fuese instalado por aquel fabricante.

91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.

a) Siempre que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que las revisiones a un programa de inspección de aeronave aprobado según la sección 91.409 (f)(4), son necesarias para la adecuada continuidad del programa, el explotador o propietario deberá después de ser notificado por la Autoridad de Aviación Civil, realizar todo cambio en el programa que la Autoridad Aeronáutica considere necesario.

b) El propietario o explotador puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil reconsiderar la notificación, para realizar algunos cambios en el programa de acuerdo con el párrafo (a) de esta sección.

c) La petición debe ser presentada ante la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días posteriores de la fecha en que el titular del certificado recibió la notificación.

d) Excepto en el caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en interés de la seguridad, la notificación indicada en el párrafo (a) de esta sección, quedará suspendida hasta que la Autoridad de Aviación Civil tome una decisión respecto a la solicitud de reconsideración presentada.

91.417 Registros (records) de mantenimiento.

a) Excepto para trabajos ejecutados de acuerdo con las secciones 91.411 y 91.413 todo propietario o explotador conservará los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta sección:

1) Los registros (records) de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de inspecciones de cien (100) horas; anual; progresiva y otras inspecciones requeridas o aprobadas, para toda aeronave (incluyendo su estructura) y de todo motor, hélice, rotor y equipos de la aeronave. Deberá incluir:

   i) Una descripción o referencia de datos aceptables para la Autoridad de Aviación Civil del trabajo realizado;

   ii) La fecha de terminación del trabajo realizado;

   iii) La firma y número de la licencia de la persona que aprueba la aeronave para el retorno al servicio.

2) Registros (records) conteniendo la siguiente información:

   i) El tiempo total en servicio de la estructura, motor, hélice y cada rotor.

   ii) El estado actualizado de las partes de vida limitada para cada estructura, motor, hélice, rotor y equipos.

   iii) El tiempo desde la última revisión general (overhaul), de todos los

elementos instalados en la aeronave que requieren ser inspeccionada reparada por dicha revisión o por tiempo de vida limitada.

iv) El estado actual de la inspección de la aeronave, incluyendo los tiempo desde la última inspección requerida por el programa de inspección, bajo cual es mantenida la aeronave y sus equipos.

v) El estado actual de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilida (DA) aplicables incluyendo, para cada una el método de cumplimiento, número de DA y fecha de revisión. Si la DA involucra acción recurren (repetitiva), deben consignarse en el registro los tiempos y fechas en l que se requiere la acción futura.

vi) Copias de los formularios prescritos por la sección 43.9 (a), para to modificación mayor o alteración mayor de la estructura, de los motore hélices, rotores y equipos actualmente instalados.

b) El propietario o explotador deberá retener los siguientes registros por los period establecidos a continuación:

1) Los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección deberán s retenidos por un período de cinco (5) años posteriores a la fecha en que el traba haya sido ejecutado.

2) Los registros especificados en el párrafo (a)(2) de esta sección, deberán s retenidos y transferidos con la aeronave al momento en que está sea vendida transferida.

3) Una lista de discrepancias o defectos serán suministradas a un propietario explotador registrado bajo la sección 43.11 así como también la Autoridad Aviación Civil y será retenida hasta que las discrepancias o defectos se subsanadas y la aeronave sea aprobada para retornar al servicio.

c) El propietario o explotador tendrá disponibles todos los registros (records) mantenimiento que deban ser conservados según esta sección para ser inspeccionados por Autoridad de Aviación Civil o la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil.

d) Cuando un tanque de combustible es instalado dentro del compartimento de pasajeros o el compartimento de carga de acuerdo con el RAD 43, una copia del formulario FM-6 (33 deberá ser llevada a bordo de la aeronave modificada por el propietario o explotador.

91.419 Transferencia de registros (records) de mantenimiento.

Todo propietario o explotador que posea una aeronave matriculada en la Repúbli Dominicana, motor o hélice, deberá transferir al comprador al momento de su venta, los siguien registros (records) de esa aeronave, motor o hélice en lenguaje corriente, o en forma codificad

elección del comprador, si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil. Los siguientes registros:

a) Los especificados en la sección 91.417 (a)(2);

b) Los especificados en la sección 91.417 (a)(1) que no están incluidos en los registros mencionados en el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor conservar en custodia física tales registros (records). De todas maneras, la custodia de los registros (records) por el vendedor no exime al comprador de su responsabilidad bajo la sección 91.417 (c) de tener los registros (records) disponibles para ser inspeccionados por la Autoridad de Aviación Civil o por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil.

91.421 Registro (records) de mantenimiento de motores reconstruidos.

a) El propietario o explotador puede usar un nuevo registro (records) de mantenimiento sin la historia de la operación previa, para un motor de aeronave reconstruido por el fabricante.

b) Todo fabricante que garantiza tiempo "cero" a un motor reconstruido por él, deberá asentar en el nuevo registro:

1) Una declaración firmada de la fecha en que el motor fue reconstruido;

2) Todo cambio hecho como sea requerido por Directivas de Aeronavegabilidad; y

3) Todo cambio hecho en cumplimiento de boletines de servicio del fabricante, si la anotación es específicamente requerida en ese boletín.

c) Para los propósitos de esta sección, un motor reconstruido es un motor usado que ha sido completamente desarmado, inspeccionado, reparado como sea necesario, re-ensamblado, probado y aprobado de la misma manera y con las mismas tolerancias y limitaciones que un motor nuevo, ya sean con partes usadas o nuevas. Sin embargo, todas las partes utilizadas en él, deben conformar las tolerancias y límites de los planos de producción para las partes nuevas o deben tener dimensiones aprobadas ya sean sobre medida o bajo medida para un motor nuevo.

Sección "F" - Aviones Grandes y Aviones Multimotores Propulsados por Turbinas

91.501 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe reglas operativas que en adición a aquellas prescritas en c secciones de este RAD, regulan la operación de aviones grandes civiles multimotores turbohél y aviones propulsado por turbinas matriculados en la República Dominicana. Las re operativas en esta sección, no se aplican a estos aviones cuando operan bajo los RAD 121, 135 ó 137. La sección 91.409 de este RAD prescribe un programa de inspecciones para avi grandes civiles multimotores, turborreactores y turbohélices de matricula dominicana, cua estos son operados bajo este RAD.

b) Las operaciones que pueden ser realizadas bajo las reglas de esta sección cuando n esté efectuando transporte aéreo comercial incluye:

1) Vuelo de traslado (ferry) o de entrenamiento;

2) Operaciones de trabajo aéreo, excluyendo operaciones de lucha contra el fuego

3) Vuelos de demostración de un avión para posibles clientes para los c especificados en el párrafo (d) de esta sección;

4) Vuelos conducidos por el explotador del avión para el transporte de su person el transporte de sus invitados cuando no los realice por paga, retribució honorarios;

5) El transporte de funcionarios, empleados, invitados y propiedades de compañía dedicada al transporte aerocomercial, en un avión operado por compañía, por su casa matriz o por subsidiarias de cualquiera de esa compa cuando el transporte está dentro del alcance de y es inherente a las actividade la compañía;

6) El transporte en un avión de un grupo de deportistas, coros o grupos similares, tengan un propósito u objetivo común, cuando no haya pagos, tasas u honora cobrados por persona alguna para aquel transporte; y

7) El transporte de personas en un avión operado por una persona en la procura d negocio, distinto del transporte aéreo, para el propósito de venderles tierras, bi o propiedades, incluyendo concesiones de derechos de distribución, cuand transporte está dentro del alcance de y sea inherente a, ese negocio y no se col honorarios o tarifas por ese transporte.

c) 1) Contracto de tiempo compartido significa un acuerdo mediante el cual persona sede su avión con tripulación a otra persona sin que se efectúe cob honorarios o tarifas por conceptos de ese contracto que no sean aque

especificados en el párrafo (d) de esta sección.

2) Los efectos de esta sección. Acuerdo de intercambio de avión, significa cuando una persona sede su avión a otra persona en intercambio por igual tiempo cuando es necesario por el avión de la otra persona y no se cobren honorarios o tarifas por ese transporte excepto los cargos por conceptos de las diferencias en costo de posición, operación y mantenimiento de propiedad compartida en el cual uno de los dueños de un avión emplea y pone a disposición la tripulación de vuelo de ese avión y cada uno de los copropietarios paga una parte proporcional de los gastos especificados en dicho contracto.

d) Los siguientes emolumentos pueden ser considerados como gastos de un vuelo especifico, cuando el mismo haya sido autorizado según los párrafos (b)(3)(7) y (c)(i) de esta sección:

1) Combustible, aceite, lubricantes y otro adictivos.

2) Gasto de viaje de la tripulación incluyendo comidas, alojamiento, bebidas y transporte terrestre;

3) Gasto de hangar y todo gasto ocasionado por el avión;

4) Seguros obtenidos para ese vuelo especifico;

5) Gasto de aterrizaje, impuestos de aeropuertos y otros similares;

6) Gasto por permiso de aduana y cargos similares directamente relacionado con el vuelo;

7) Bebidas y comidas de a bordo (catering);

8) Gasto de transporte terrestre de los pasajeros;

9) Gastos de contacto de servicios de pronostico meteorológico y plan de vuelo; y

10) Un gasto adicional igual al 100 por ciento de los gastos enunciado en el párrafo (d)(1) y (9) de esta sección.

1.503 Equipo de vuelo e información operativa.

a) El piloto al mando de un avión se asegurará que el equipo de vuelo, cartas y datos aeronáuticos actualizados de forma apropiada estén en lugares accesibles al piloto en la cabina de mando y para cada vuelo:

1) Una linterna que tenga por lo menos dos pilas del tamaño D o su equivalente y que se encuentren en buen estado de operación;

2) Una lista de control de procedimiento (check list), conteniendo los procedimie requeridos por el párrafo (b) de esta sección;

3) Las cartas aeronáuticas correspondientes al vuelo a realizar;

4) Para operaciones IFR, VFR sobre nubes u operaciones nocturnas, las ca pertinentes para la navegación en ruta, y operaciones en área termi aproximación y descenso; y

5) En el caso de aeronaves multimotores, datos de rendimiento (performance) ascenso con un motor inoperativo.

b) Toda lista de control de procedimientos (check list) deberá ser utilizada por los miem de la tripulación de vuelo cuando operen la aeronave y deberá contener una discrepancia de procedimientos de:

1) Antes de puesta en marcha de los motores;

2) Antes del despegue;

3) Vuelo en crucero;

4) Antes del aterrizaje;

5) Después del aterrizaje;

6) Detención de los motores; y

7) Emergencias.

c) Toda lista de control de procedimientos de emergencia de cabina, requerida por el pár (b)(7) de esta sección, deberá contener los siguientes procedimientos, según sea apropiado:

1) Operación de emergencia de los sistemas de combustible, hidráulico, eléctric mecánico;

2) Operación de emergencia de instrumentos y controles;

3) Procedimientos con motor inoperativo; y

4) Cualquier procedimiento necesario para la seguridad del vuelo.

d) Los equipos, cartas y datos prescritos en esta sección, deberán ser usados por el pilot mando y los otros miembros de la tripulación de vuelo, cuando corresponda.

91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipo de emergencia.

a) Todo piloto al mando de una aeronave deberá antes de comenzar el vuelo, familiarizarse con el manual de vuelo de ese avión, si se requiere uno y con cualquier placa, cartel, listado, marcas de instrumento o cualquier combinación de los mismos, conteniendo la limitación de operación prescrita para ese avión por la Autoridad de Aviación Civil incluyendo lo especificado en la sección 91.9 (b) de este RAD.

b) Todo miembro de la tripulación requerida deberá antes de comenzar el vuelo familiarizarse con el equipo de emergencia instalado en el avión al que está asignado y con los procedimientos a seguir para el uso de ese equipo en una situación de emergencia.

.507 **Equipo requerido para operaciones sobre tope de nubes (over the top) o VFR nocturna.**

Ninguna persona puede operar bajo VFR un avión sobre techo de nubes o bajo condiciones VFR nocturna a menos que ese avión este equipado con los instrumentos y equipos requeridos para operaciones IFR por la sección 91.205 (d) de este RAD y una luz eléctrica de aterrizaje para operaciones nocturnas. Todo instrumento y articulo del equipo requerido deben estar en condiciones operativa.

NOTA: Sujeta a la aprobación de la Autoridad competente.

.509 **Equipo de supervivencia para operaciones sobre agua.**

a) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de cincuenta (50) millas náuticas desde la línea costera más cercana, a menos que ese avión esté equipado con salvavidas o un medio de flotación aprobado para todo ocupante del avión.

b) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre agua de más de treinta (30) minutos de vuelo ó cien (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que lleve a bordo el siguiente equipo:

1) Un salvavidas equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada para todo ocupante de la aeronave;

2) Suficientes botes o balsas salvavidas cada uno equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada, de una capacidad y flotabilidad adecuada como para acomodar a los ocupantes del avión;

3) Por lo menos un dispositivo pirotécnico de señales por cada balsa;

4) Un dispositivo de señales de radio de emergencia portátil, flotante, resistente al agua, que sea capaz de transmitir en la frecuencia o frecuencias apropiadas que no dependa del suministro de emergía del avión; y

5) Una cuerda salvavidas almacenada de acuerdo con la sección 25.141 (g) del RAD.

c) Las balsas salvavidas requeridas, chalecos salvavidas y dispositivos de señales deberán s instalados en lugares de fácil acceso marcados visiblemente utilizando, al menos el idiom español y fácilmente accesibles ante la eventualidad de un acuatizaje de emergencia (ditching) d avión sin tiempo apreciable para procedimientos preparatorios.

d) Un equipo de supervivencia, (survival-kit) apropiadamente equipado para la ruta a sob volar, debe ser fijado a cada balsa salvavidas requerida.

e) Para los fines de interpretación; el término "línea costera" es referido en área de terren adyacente al agua, el cual se encuentra por encima del nivel de la misma, excluyendo las áreas d terreno que se encuentran bajo el agua en forma intermitente.

91.511 Equipo de radio para operaciones sobre agua.

a) Excepto por lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta sección, ninguna persona pued despegar un avión para un vuelo sobre el agua de más de treinta (30) minutos de vuelo o cie (100) millas náuticas desde la línea costera más cercana a menos que este tenga los siguient equipos operativos:

1) Equipo apropiado de radio comunicación para las instalaciones a ser utilizadas que sean capaces de transmitir hacia y recibir desde cualquier lugar de la ruta, p lo menos una instalación de superficie con:

i) Dos (2) transmisores;

ii) Dos (2) micrófonos;

iii) Dos (2) auriculares o un auricular y un parlante;

iv) Dos (2) receptores independientes.

2) Equipo electrónico de navegación apropiado que consiste por lo menos de d unidades electrónicas de navegación independientes capaces de proveer al piloto información necesaria para navegar el avión dentro del espacio aéreo asignado p el control de tránsito aéreo (ATC). Sin embargo, puede usarse un receptor qu reciba ambas señales (de comunicación y de navegación), en lugar de un recept de señales de navegación separado.

b) Para los propósitos de los párrafos (a)(1)(iv) y (a)(2), de esta sección, un receptor o unida electrónica de navegación, es independiente si la función de cualquier parte del mismo no depend del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor o unidad electrónica de navegación.

c) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, una persona puede operar un aeronave que no está transportando pasajeros desde el lugar donde las reparaciones o reemplaz no pueden ser hechos hasta el lugar donde estas se realicen, si no más de uno de los equipos d

radio comunicación y navegación dual especificados en los párrafos de (a)(1)(i) hasta (a)(1)(iv)y (a)(2), de esta sección funciona mal o se encuentra inoperativo.

d) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta sección, cuando se requieren para la ruta ambos equipos, VHF/HF y el avión tiene dos (2) transmisores VHF y dos (2) receptores VHF para comunicaciones, sólo se requiere un transmisor HF y un receptor HF para comunicaciones.

91.513 Equipo de emergencia.

a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté provisto con el equipo de emergencia enunciado en esta sección.

b) Todo articulo del equipo:

1) Debe ser inspeccionado de acuerdo con la sección 91.409 de este RAD, de manera que se asegure su utilidad en forma continua y su disponibilidad inmediata para su propósito específico;

2) Debe ser de fácil acceso a la tripulación;

3) Su método de operación debe estar claramente indicado en idioma español; y

4) Cuando sea transportado en un compartimiento o contenedor, éstos deben tener una placa indicando su contenido en idioma español y fecha de la última inspección.

c) Deben proveerse extinguidores manuales de fuego para uso en los compartimentos de la tripulación, pasajeros y carga, de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y cantidad de agente extinguidor debe ser adecuado para la clase de incendio factible de ocurrir en el compartimiento donde el extinguidor vaya a ser utilizado.

2) Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado cercano en la cabina de mando o en un lugar que sea fácilmente accesible a la tripulación.

3) Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en el compartimiento de pasajeros de todo avión que acomode más de seis (6) pero menos de treintiuno (31) pasajeros y por lo menos dos (2) extinguidores de fuego manuales deben ser convenientemente localizados en el compartimiento de aquellos aviones que acomoden más de 30 pasajeros.

4) Extinguidores de fuego portátiles deben ser instalados y asegurados, de manera tal que los mismos no interfieran con la operación segura del avión o no afecten

adversamente la seguridad de los tripulantes y pasajeros. Deben ser de fácil acceso a los tripulantes y a menos que la localización de los extinguidores de fuego sea visible, su ubicación debe ser identificada apropiadamente en idioma español.

d) Debe poseer un botiquín de primeros auxilios para el tratamiento de lesiones que puedan ocurrir en el vuelo o en accidentes menores.

e) Todo avión que acomode más de diecinueve (19) pasajeros debe ser equipado con un hacha de mano.

f) Todo avión que transporte pasajeros debe tener un megáfono o megáfonos portátiles, cuya energía provenga de baterías y que estén rápidamente accesibles a los miembros de la tripulación destinados a dirigir una evacuación de emergencia e instalados de la sigue forma:

1) En todo avión una capacidad de asientos de más de sesenta (60) y menos de cien (100) pasajeros, un megáfono en la posición más trasera posible de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal auxiliar de a bordo.
Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil, puede autorizar una desviación de los requerimientos de este párrafo, si juzga que una ubicación distinta es más útil para la evacuación de personas durante una emergencia.

2) En toda aeronave con una capacidad de más de cien (100) asientos, dos megáfonos en la cabina de pasajeros, uno instalado en la parte delantera y el otro en la ubicación más trasera donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal de cabina.

91.515 Reglas de altitud de vuelo.

a) No obstante lo dispuesto en la sección 91.119 de este RAD y excepto como esta previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar bajo condiciones VFR, a menos de:

1) 1,000 pies sobre de la superficie ó 1,000 pies de cualquier montaña, colina o cualquier otra obstrucción al vuelo, para operaciones diurnas.

2) Las alturas prescritas en la sección 91.177 de este RAD, de operaciones nocturnas.

b) Esta sección no se aplicará:

1) Durante despegue y aterrizaje; y

2) Cuando una altura diferente sea autorizada según lo establece la sección (j) de este RAD.

91.517 Informaciones al pasajero.

a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión transportando pasajeros, a menos que esté equipado con señales en idioma español que sean visibles a los pasajeros y personal de cabina para notificar cuándo está prohibido fumar y cuándo deben asegurarse los cinturones de seguridad.
Las señales deben ser construidas de tal forma que la tripulación pueda encenderlas o apagarlas (ON/ OFF). Deben encenderla durante el movimiento de la aeronave sobre la superficie para cada despegue y aterrizaje, y en cualquier otra situación en que lo considere necesario el piloto al mando.

b) El piloto al mando de un avión que no requiere ser equipado de acuerdo a lo previsto en el párrafo (a) de esta sección, de acuerdo con los requisitos del avión y equipo establecido en esta sección, debe asegurarse que los pasajeros sean informados verbalmente en español de abrocharse sus cinturones de seguridad y de la prohibición de fumar en cabina.

c) Si la señal de información a los pasajeros es instalada, ningún pasajero o miembro de la tripulación puede fumar mientras la señal de "no fumar" este iluminada ni se puede fumar en los baños.

d) Todo pasajero requerido por la 91.107. (a)(3) a que ocupe un asiento deberá asegurar su cinturón de seguridad cuando la señal correspondiente sea encendida y mantenerlo abrochado hasta que sea apagada.

e) Todo pasajero cumplirá con las instrucciones dada por los miembros de la tripulación relacionadas con los cumplimientos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección.

91.519 Instrucciones al pasajero.

a) Antes de cada despegue el piloto al mando de un avión de pasajeros deberá asegurarse de que todos los pasajeros hayan sido oralmente informado en los siguientes casos de:

1) Fumar. Todo pasajero deberá ser instruido acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancias el fumar esta prohibido. Estas instrucciones deberán incluir la información de que es un requisito de la Autoridad de Aviación Civil que todo pasajero cumpla con los que establecen las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por la tripulación en cuanto al fumar, incluyendo en los lavatorios.

2) Uso de cinturones de seguridad y arnés de hombro. Todo pasajero deberá ser instruido verbalmente acerca de cuando, donde y bajo cuales circunstancia será necesario tener su cinturón de seguridad asegurado y si se encuentra instalado, su arnés de hombro. Estas instrucciones incluirán la información de que es un requisito de la Autoridad de Aviación Civil que todo pasajero cumpla con lo que establece las señales iluminadas y las instrucciones impartidas por los miembros de la tripulación con relación a;

3) Localización y procedimiento para abrir la puerta de entrada principal y salidas

Prohibida su Reproducción

de emergencia;

4) Localización de equipos de supervivencia.

5) Procedimientos para el acuatizaje de emergencia y uso de los equipos de flotación requeridos en la sección 91.509 de este RAD para vuelo sobre agua; y

6) El uso normal y de emergencia del equipo de oxigeno instalado en el avión.

b) Las instrucciones verbales requeridas en el párrafo (a) de esta sección deberán ser comunicadas por el piloto al mando o un miembro de la tripulación, pero no tendrán que ser comunicadas cuando el piloto al mando determine que los pasajeros están familiarizados con los contenidos de estas instrucciones. Las instrucciones podrán ser suplementadas con tarjetas impresas para el uso de cada pasajero conteniendo:

1) Un diagrama y método de operación de las salidas de emergencia; y

2) Otras instrucciones necesarias para el uso de equipos de emergencia.

Toda tarjeta usada de acuerdo a este párrafo deberá estar convenientemente situada en la aeronave para el uso de cada pasajero y deberá contener información que solo sea pertinente al tipo y modelo del avión en el cual es usada.

91.521 Arnés de hombro.

a) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte que haya sido certificado después del 1-1-58, a menos que éste tenga en los asientos de la cabina de mando, cinturones de seguridad y arnés de hombro combinado del tipo mencionado en los requerimientos especificados en la sección 25.785 del RAD, excepto que:

1) Los arneses de hombro y combinaciones de cinturones de seguridad con arneses de hombro del tipo aprobado e instalado antes del 6-3-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Los sistemas de anclaje o retención de los cinturones de seguridad y arneses de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

b) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte a menos que los asientos de los auxiliares de a bordo (flight attendant) en los compartimientos de pasajeros estén equipados con cinturones de seguridad, combinados con arnés de hombro, que cumplan los requisitos aplicables especificados en la sección 25.785 del RAD, excepto que:

1) Pueden continuar utilizándose arneses de hombro y cinturones de seguridad combinado con arneses de hombro, aprobados e instalados antes del 6-3-80;

2) Los sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombro deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión.

91.523 Equipajes transportados.

Ningún piloto al mando de un avión que tenga una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros puede permitir que el pasajero lleve su equipaje a bordo del avión, excepto:

a) En un compartimiento destinado al almacenaje de carga o de equipaje, o como lo prevé la sección 91.525 de este RAD; o

b) Debajo del asiento del pasajero, siempre que no pueda deslizar hacia adelante bajo el impacto de choques severos que introduzcan la fuerza de inercia última, especificadas en la sección 25.561 (b)(3), o los requerimientos de las regulaciones bajo las cuales el avión haya sido certificado. Los dispositivos de anclaje o retención del movimiento deben, además, limitar el movimiento lateral del equipaje bajo el asiento y deben ser diseñados para resistir impactos de choques severos capaces de inducir fuerzas laterales como las especificadas en la sección 25.561 (b)(3).

91.525 Transporte de carga.

a) Ningún piloto al mando puede permitir cargas a ser transportadas en cualquier avión a menos que:

1) Sea transportada en un contenedor de carga aprobado, recipiente o bandeja de carga aprobada o compartimiento instalado en el avión.

2) Sea asegurado por los medios aprobados por la Autoridad de Aviación Civil; o

3) Sea transportada de acuerdo con lo siguiente:

i) Que sea asegurada apropiadamente por un cinturón de seguridad u otro aparejo que tenga la suficiente resistencia como para eliminar la posibilidad de deslizamientos bajo toda condición de vuelo y en tierra.

ii) Que sea embalada o cubierta para evitar cualquier posible daño a los pasajeros.

iii) Que ella no ejerza carga alguna sobre el asiento o sobre la estructura del piso que exceda la limitación de peso para esos componentes.

iv) Que no esté localizada en una posición que limite el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia o puertas de acceso, o la utilización del pasillo entre la carga y el compartimiento de pasajeros.

v) Que no sea cargada directamente sobre los pasajeros sentados.

b) Cuando la carga es transportada dentro de compartimientos de carga que son diseñados para requerir la entrada física de miembros de la tripulación para extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser estibada de tal forma que el miembro de la tripulación pueda rociar todas las partes del compartimiento con el contenido de los extinguidores de fuego manuales.

91.527 Operación en condiciones de hielo.

a) Ningún piloto puede despegar un avión que tenga:

1) Escarcha, nieve o hielo adherido a ninguna hélice, ala o motor o a algún elemento que forma parte del sistema del velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso y/o indicador de actitud de vuelo;

2) Nieve y/o hielo adherido a las superficies de estabilización o control;

3) Cualquier escarcha adherida a las alas o superficies de estabilización o control, a menos que la escarcha haya sido retirada.

b) Excepto para un avión que tenga provisiones de protección contra el hielo, ningún piloto puede volar:

1) Bajo IFR en condiciones reales o pronosticadas de hielo; o

2) Bajo VFR en condiciones moderadas de hielo, a menos que el avión este haciendo funcionar el equipo de des-hielo/anti-hielo en cada motor, ala o superficie de estabilización o control y en cada elemento integrante del sistema de los instrumentos, tales como el velocímetro, altímetro, indicador de régimen de ascenso/descenso o indicador de actitud de vuelo.

c) Excepto que tenga protección contra el hielo, ningún piloto debe volar un avión en condiciones conocidas o pronostico de hielo severo.

d) Si hay cambios climáticos por cambio en las condiciones de tiempo, las restricciones en los párrafos (b) y (c) de esta sección basada sobre los pronósticos no se aplican.

91.529 Requisitos para ingeniero de vuelo.

a) Ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin que un miembro de la tripulación tenga una licencia de ingeniero de vuelo vigente:

1) Un avión con un certificado de Tipo que haya sido expedido antes del 2 de enero

de 1964, teniendo un peso máximo de despegue certificado de no más de 80,000 libras; o

2) Un avión con un certificado de Tipo expedido después del 1 de enero de 1964, para el cual un ingeniero de vuelo sea requerido por los requisitos del certificado de Tipo.

b) Ninguna persona podrá prestar los servicios de un ingeniero de vuelo requeridos en un avión a menos que, dentro de los seis meses calendarios precedentes, la persona haya tenido por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo como ingeniero de vuelo en ese tipo de avión o que la Autoridad de Aviación Civil haya comprobado que esa persona esta familiarizada y es competente con todos los procedimientos operacionales e información esencial vigente.

91.531 Requisitos para piloto de segundo mando (copiloto).

a) Excepto como esta expresado en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar los siguientes aviones sin un piloto que haya sido designado como piloto segundo (copiloto) al mando de ese avión:

1) Un avión grande, excepto que este avión este certificado para la operación con un solo piloto.

2) Un avión multimotor de turbina (turbo jet) para el cual dos (2) pilotos son requeridos bajo el certificado de Tipo de ese avión.

3) En un avión de categoría commuter, excepto cuando el avión tenga nueve (9) asientos de pasajeros o menos si este esta certificado para operar con un solo piloto.

b) Ninguna persona podrá designar a un piloto para ejercer las funciones como piloto segundo (copiloto) al mando ni tampoco ningún piloto podrá ejercer las funciones como piloto segundo al mando de un avión requerido bajo esta sección para tener dos (2) pilotos, a menos que ese piloto reúna los requisitos para cumplir las funciones de piloto segundo al mando prescritas por la Autoridad de Aviación Civil.

91.533 Requisitos de auxiliar de a bordo.

a) Ninguna persona podrá operar un avión, a menos que el siguiente numero de auxiliares de a bordo se encuentren en el avión:

1) Para aviones con capacidad de más de diecinueve (19) asientos para pasajeros, pero menos de cincuentiuno (51), un (1) auxiliar de a bordo;

2) Para aviones con capacidad para más de cincuenta (50) asientos para pasajeros, pero menos de ciento uno (101), dos (2) auxiliares de a bordo;

3) Para aviones con capacidad para más de cien (100) asientos para pasajeros dos (2) auxiliares de a bordo, más un (1) auxiliar de a bordo adicional, por cada unidad o parte de una unidad de cincuenta (50) pasajeros sobre cien (100).

b) Ninguna persona puede ejercer las funciones como auxiliar de a bordo en un avión como es requerido en el párrafo (a) de esta sección, a menos que esa persona posea una licencia vigente y haya demostrado al piloto al mando su familiarización con las funciones necesarias para ejercer en una situación de emergencia o una situación que requiera una evacuación de emergencia y tenga la capacidad de usar los equipos de emergencias instalados en ese avión.

91.535 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicio del pasajero durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

a) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje cuando cualesquiera alimentos, bebidas o cubiertos suplidos por el operador se encuentren sobre cualquier asiento de pasajeros.

b) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que todas bandejas de servicios de alimentos y bebidas a igual que las mesitas en lo respaldo de asiento estén en posición asegurada.

c) Ningún operador puede mover un avión en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que cada carrito de servicio al pasajero se encuentre asegurado en su respectiva ubicación de almacenaje.

d) Ningún operador puede mover una aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje, a menos que la pantalla de cine que se extienda hacia el pasillo esté asegurada en su lugar de almacenamiento.

e) Todo pasajero cumplirá las instrucciones dadas por un miembro de tripulación con respecto a esta sección.

Sección "G" - Equipo Adicional y Requisitos de Operación para Aeronaves Grandes y de la Categoría Transporte

91.601 Aplicabilidad.

Esta sección aplica para las operaciones de aviones civiles grandes y de categoría transporte matriculado en la República Dominicana.

91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.

Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte en operaciones aerocomerciales, a menos que ese avión esté equipado con un dispositivo sonoro de alerta de velocidad que cumpla los requisitos establecido por la sección 25.1303 (c)(1).

91.605 Limitaciones de peso para aviones civiles de categoría transporte.

a) Ninguna persona puede despegar cualquier avión categoría transporte que no sea aviones propulsados por motores de turbina certificado después del 30 de septiembre de 1958, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el peso máximo autorizado para la altura del aeropuerto de despegue;

2) La altura del aeropuerto de despegue está dentro del rango de altitudes para los que han sido determinados los pesos máximos de despegue;

3) El consumo normal de combustible y aceite en vuelo al aeropuerto donde se intente aterrizar deberá ser tal que al arribo el peso de la aeronave no exceda el peso máximo de aterrizaje para la altura de ese aeropuerto; y

4) Las alturas de los aeropuertos de aterrizaje propuestos y de todos los aeropuertos de alternativa especificados estén dentro de los rangos de altitud para los cuales han sido determinados los pesos máximos de aterrizaje.

b) Ninguna persona puede operar un avión categoría transporte propulsado por motores de turbina certificado después de 09-30-1958 en contra de las instrucciones del manual de vuelo del avión o proceder al despegue, a menos que:

1) El peso de despegue no exceda el especificado en el manual de vuelo del avión para la altura del aeropuerto y la temperatura ambiente existente al momento del despegue.

2) El consumo normal de combustible y aceite hasta el aeropuerto donde prevee aterrizar y a los aeropuertos de alternativa, debe ser tal que el peso de la aeronave a su arribo no exceda el peso de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para

las alturas y las temperaturas ambientes esperadas en cada uno de los aeropuertos involucrados al momento de aterrizaje.

3) El peso de despegue no debe superar el peso que el manual de vuelo del avión indica para las distancias mínimas requeridas para el despegue considerando, la altura del aeropuerto, la pista a ser utilizada, el gradiente efectivo de la pista, la temperatura ambiente y la componente de viento existente en el momento del despegue; y

4) Donde la distancia de despegue incluya una zona libre de obstáculos, la distancia de esta zona libre no sea mayor que la mitad de:

i) La carrera de despegue; o

ii) La longitud de pista.

c) Ninguna persona puede despegar un avión categoría transporte propulsado con motores de turbina certificado después de 08-29-1959, a menos que, en adición a lo requerido en el párrafo (b) de esta sección:

1) La distancia de aceleración parada, no sea mayor que la longitud de la pista, más la longitud de la zona de parada (si existe);

2) La distancia de despegue no sea mayor que la longitud de pista más la longitud de la zona libre de obstáculos (si existe); y

3) La carrera de despegue no sea mayor que la longitud de pista.

91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros con fines comerciales.

a) No obstante cualquier otra provisión de este Reglamento, ninguna persona puede operar un avión grande con certificado de Tipo efectivas antes del 9-4-57 en operaciones de transporte de pasajeros con número de ocupantes mayor que el:

1) Permitido por su certificado de aeronavegabilidad; o

2) Aprobado bajo las Regulaciones establecidas en esta sección. Sin embargo, por ejemplo un avión listado en la siguiente tabla puede ser operado hasta el número listado de ocupantes incluyendo miembros de la tripulación y el correspondiente número de salidas incluyendo salidas de emergencia y puertas aprobadas para la salida de emergencia de pasajeros o una configuración de salida de emergencia de los ocupantes aprobada bajo los párrafos (b) o (c) de esta sección:

Tipo de Avión	Máximo N° de ocupantes incluyendo toda la tripulación	N° correspondiente de salidas autorizadas para uso de los pasajeros
B-307	61	4
B-377	96	9
C-46	67	4
CV-240	53	6
CV-340 Y CV-440	53	6
DC-3	35	4
DC-3 (super)	39	5
DC-4	86	5
DC-6	87	7
DC-6B	112	11
L- 8	17	3
L-049, L-649, L-749	87	7
L-1049 (series)	96	9
M-202	53	6
M-404	53	7
Viscount (series) 700	53	7

b) Los ocupantes adicionales a aquellos autorizados bajo el párrafo (a) de esta sección, pueden ser transportados de la manera siguiente:

1) Doce (12) ocupantes adicionales por cada salida adicional a nivel del piso de por lo menos 24 pulgadas de ancho por cuarenta y ocho (48) pulgadas de alto que cuente con un pasillo sin obstrucciones entre dicha salida y el pasillo principal de pasajeros de veinte (20) pulgadas de ancho.

2) Ocho (8) ocupantes adicionales por cada salida adicional de ventanilla localizada sobre un ala que reúna los requisitos de las normas de aeronavegabilidad bajo las cuales el avión haya obtenido el certificado de Tipo o que tenga un tamaño tal que pueda inscribirse una elipse de 19 x 26 pulgadas.

3) Cinco (5) ocupantes adicionales por cada salida de ventana adicional, no localizada sobre un ala, pero que cumpla en todo lo demás con el párrafo (b)(2) de esta sección.

4) Para todo avión que tenga una relación (como se computa en la tabla del párrafo (a) de esta sección) entre el número máximo de ocupantes y el número de salidas mayor que de 14:1 y para cada avión que no tenga al menos una salida tipo puerta de tamaño normal, sobre el costado del fuselaje en la parte trasera de la cabina: la primera salida adicional debe estar al nivel del piso y cumplir con el párrafo (b)(1) de esta sección, y debe estar localizada en la parte trasera de la cabina, sobre el lado del fuselaje opuesto a la puerta principal de entrada. Sin embargo, bajo esta

sección, ninguna persona puede operar un avión llevando más de cientos quince (115) ocupantes a menos que tenga una salida de ese tipo a cada lado del fuselaje, en la parte trasera de la cabina.

c) Ninguna persona puede eliminar una salida aprobada, excepto de acuerdo con lo siguiente:

1) El máximo número de pasajeros previamente autorizado debe ser reducido en el mismo número de ocupantes adicionales autorizado para esa salida bajo esta sección.

2) Las salidas deben ser eliminadas de acuerdo con el siguiente esquema de prioridades: 1: salidas de ventanilla que no están sobre el ala; 2: salidas de ventanilla sobre el ala; 3: salidas a nivel del piso localizadas en la parte delantera de la cabina; 4: salidas a nivel del piso localizadas en la parte trasera de la cabina.

3) Debe conservarse al menos una salida sobre cada lado del fuselaje sin tomar en cuenta el número de ocupantes.

4) Ninguna persona puede eliminar salidas de tal modo que la relación entre el máximo número de ocupantes y las salidas aprobadas sea mayor que de 14:1.

d) Esta sección no exime a aquellas personas que están operando bajo el RAD 121 del cumplimiento con la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.

91.609 Registradores de datos de vuelo y registradores de voces de cabina (FDR)(CVR).

a) El titular de un certificado de explotación de servicios aéreos no puede conducir, de acuerdo a este RAD, operación alguna con una aeronave incluida en sus especificaciones de operación o un listado actualizado de aeronaves usadas en el transporte aéreo, a menos que dicha aeronave cumpla con cualquier requerimiento aplicable a registradores de vuelo y de voces de cabina de acuerdo con la cual es emitido su certificado, excepto que ese operador pueda:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo, desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde puede realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado si el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad, en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones instalado en la aeronave; o

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de

posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o datos de vuelo va a ser instalado.

b) No obstante lo indicado en párrafos (c) y (e) de esta sección, un explotador distinto al titular de un certificado de explotación de servicios aéreos puede:

1) Transportar una aeronave (ferry) con un registrador de datos de vuelo o registrador de voces de cabina inoperativo desde un lugar donde no se le puede reemplazar o reparar a un lugar donde pueda realizarse;

2) Continuar con el vuelo originalmente planeado, si el registrador de datos de vuelo o el de voces de cabina se torna inoperativo después de que la aeronave haya despegado;

3) Llevar a cabo un vuelo de prueba de aeronavegabilidad en el cual el registrador de datos de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipo eléctrico o de comunicaciones, instalado en la aeronave;

4) Transportar una aeronave (ferry) adquirida recientemente desde el lugar de posesión de la misma hasta el lugar donde el registrador de voces de cabina o de datos de vuelo va a ser instalado; o

5) Operar una aeronave:

i) Por no más de quince (15) días mientras el registrador de datos de vuelo y/o el registrador de voces de cabina está inoperativo y/o se desmonta para la reparación, siempre que los registros de mantenimiento de la aeronave contengan una anotación que indiquen la fecha de la falla y una placa se ubique a la vista del piloto para indicarle que tanto el registrador de datos de vuelo como el de voces de cabina están inoperativos.

ii) Por no más de quince (15) días adicionales, siempre que se cumplan los requisitos del párrafo (b)(5)(i); y que un piloto calificado y habilitado o una persona certificada y autorizada para retornar al servicio una aeronave bajo la sección 43.7 del RAD, certifiquen en los registros de mantenimiento (récords) de la aeronave que se requirió tiempo adicional para completar las reparaciones u obtener una unidad de reemplazo.

c) Ninguna persona puede operar un avión multimotor impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina, con matrícula de la República Dominicana, que haya sido certificado con una configuración de diez (10) ó más asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto que haya sido fabricado después del 11-10-91, a menos que la aeronave esté equipada con uno o más registradores de datos de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y de almacenamiento y un método de recuperación rápida de esos datos desde el medio de almacenamiento, que sea capaz de grabar los datos especificados en el Apéndice "E" de este RAD para una aeronave o el Apéndice "F" de este RAD para un helicóptero,

dentro de los márgenes de exactitud e intervalo de registro especificados y que sea capaz de retener no menos de 8 horas de operación de la aeronave.

d) Siempre que un registrador de datos de vuelo requerido por esta sección esté instalado, el mismo debe ser continuamente operado desde el instante en que el avión comienza su carrera de despegue o el helicóptero comienza su elevación, hasta que el avión haya completado la carrera de aterrizaje o el helicóptero haya aterrizado en su destino.

e) Ninguna persona puede operar un avión civil matriculado en la República Dominicana multimotor o impulsado por motor de turbina o un helicóptero impulsado por motor de turbina que tenga una configuración de seis (6) asientos de pasajeros o más y para el cual son requeridos dos (2) pilotos por el certificado de Tipo o por reglas de operación, a menos que el mismo este equipado con un registrador de voces de cabina que:

1) Sea instalado de acuerdo con los requisitos establecidos por la Autoridad de Aviación Civil y bajo los RAD 23, 25, 27 ó 29.

2) Se opere continuamente desde el uso de la lista de verificación "checklist", previa al vuelo, hasta completar la lista de chequeo al final del vuelo.

f) En el cumplimiento de esta sección, un registrador de voces de cabina aprobado que tenga una función de borrado puede ser utilizado, si en todo momento durante la operación del registrador, la información grabada en los últimos quince (15) minutos no puede ser borrada o eliminada de cualquier otra manera.

g) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, todo operador que haya instalado registros de datos de vuelo aprobados y registros de voces de cabina aprobados, deberá mantener la información grabada por un lapso de por lo menos sesenta (60) días o un periodo mayor, si así lo requiere la Autoridad de Aviación Civil o la Junta Investigadora de Accidente. La información obtenida desde el registrador será utilizada para ayudar a la determinación de la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta Investigadora de Accidentes.
La Autoridad de Aviación Civil no usará la información del registrador de voces de cabina para ninguna acción judicial o en contra del certificado.

91.610 Requisitos de sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

Todos los aviones con motores de turbina con una masa máxima de despegue superior a 5,700 Kg o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcionará como mínimo advertencias sobre las siguientes circunstancias:

1) Velocidad de descenso excesiva;

2) Velocidad de aproximación al terreno excesiva;

3) Pérdida de altitud excesiva después del despegue;

4) Margen vertical sobre el terreno que no es seguro y configuración de aterrizaje inadecuada;

5) Descenso excesivo por debajo de la trayectoria de planeo por instrumentos.

91.611 Autorización para vuelo ferry con un motor inoperativo.

a) Generalidades: El titular de un certificado de explotación emitido bajo este RAD, a excepción del RAD 121, puede efectuar un vuelo de traslado (ferry) de un avión de cuatro (4) motores, y/o un avión de tres (3) motores impulsado por turbina, con un motor inoperativo a una base para la reparación de dicho motor sujeto a lo siguiente:

1) Que el modelo del avión haya sido sometido a vuelos de prueba y haya sido demostrado que el mismo cumple con los requisitos de seguridad estipulado en los párrafos (b) ó (c) de esta sección según aplique, sin embargo todo operador que antes de noviembre de 1966 a demostrado que ese modelo de avión puede realizar en forma satisfactoria con un motor inoperativo mediante vuelo de prueba conducido en concordancia con los parámetros de rendimiento (performance) continuo en el manual de vuelo del avión correspondiente de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta sección no necesita repetir los vuelos de prueba para ese modelo;

2) Que el manual de vuelo aprobado del avión establezca las condiciones para operar con un motor inoperativo, contenga los siguientes datos de rendimiento (performance) y el vuelo sea conducido de acuerdo a los mismos:

i) Peso máximo;

ii) Límites del centro de gravedad;

iii) Configuración de la hélice inoperativa si es aplicable;

iv) Longitud de la pista de despegue incluyendo la corrección por temperatura;

v) Alcance de los límites de altitud;

vi) Limitaciones del certificado;

vii) Alcance de los límites de operación;

viii) Información de rendimiento (performance); y

ix) Procedimientos de operación.

3) El explotador tiene procedimientos de operación aprobados por la Autoridad de Aviación Civil, para una operación segura del avión, incluyendo requisitos específicos para:

i) Limita al mínimo el peso operativo en cualquier vuelo de traslado (ferry) incluyendo el peso de combustible de reserva necesario;

ii) Limita que los despegues deben ser hechos desde pistas secas, a menos que, basado en un muestreo de las técnicas de despegue de uso corriente desde pistas mojadas con un motor inoperativo, hayan sido aprobados despegues totalmente controlables desde pistas mojadas para el modelo especifico del avión y que incluidos en el manual de vuelo del avión;

iii) Operaciones desde aeropuertos donde las pistas puedan requerir el despegue o aproximación sobre áreas pobladas; y

iv) Procedimientos de inspección para determinar la condición de operación de los motores operativos.

4) Bajo esta sección, ninguna persona puede proceder al despegue de una aeronave si:

i) El ascenso inicial es sobre áreas densamente pobladas; o

ii) Las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de despegue o de destino son menos que las requeridas para vuelo VFR.

5) No puede ser transportada durante el vuelo ninguna persona que no pertenezca a la tripulación requerida para dicho vuelo.

6) No puede utilizarse ningún tripulante para hacer un vuelo bajo esta sección a menos que dicho tripulante esté absolutamente familiarizado con los procedimientos de operación de vuelos de traslado (ferry) con un motor inoperativo contenidos en el manual de operaciones del titular del certificado y las limitaciones e información de rendimiento (performance) del manual de vuelo del avión.

b) Vuelos de prueba: Aviones impulsados por motores recíprocos (a pistón).

El rendimiento de un avión impulsado por motores recíprocos con un motor inoperativo, debe determinarse por ensayos en vuelo de la siguiente manera:

1) Debe elegirse una velocidad no menor que 1, 3 Vs 1 a la cual el avión pueda ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con el motor crítico inoperativo con hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador y con los demás motores operando a su potencia máxima determinada en el párrafo (b)(3) de

esta sección;

2) La distancia requerida para acelerar a la velocidad mencionada en el párrafo (b)(1) de esta sección y para ascender hasta cincuenta (50) pies debe ser determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor inoperativo, con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el explotador; y

iii) Los otros motores operando a no más que la potencia máxima establecida bajo el párrafo (b)(3) de esta sección.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje tales métodos de aplicación de potencia, la regulación de compensadores (trimado), potencia máxima y velocidad.

4) El rendimiento deberá ser determinado a un peso máximo no mayor que el peso que permite una relación de ascenso de por lo menos, cuatrocientos (400) pies/minuto en la configuración de "en ruta" dada por la sección 25.67 del RAD 25, a una altitud de 5,000 pies

5) El rendimiento deberá ser determinado teniendo en cuenta la corrección de temperatura a considerar para la longitud de pista de despegue calculada de acuerdo con la sección 25.61 del RAD.

c) Vuelo de prueba: Aviones con motores de turbina.

El rendimiento de un avión con motores de turbina con un motor inoperativo, debe ser determinada por vuelo de prueba incluyendo por lo menos tres pruebas de despegue, de acuerdo con lo siguiente:

1) Deben elegirse velocidades de despegue V_R y V_2, no menores que las velocidades correspondientes a aquellas para las cuales el avión ha sido certificado bajo la sección 25.107 del RAD y en las cuales el avión puede ser controlado satisfactoriamente con el motor crítico inoperativo con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador, si es aplicable y con todos los demás motores operativos a una potencia no mayor que aquellas seleccionada para la certificación tipo como se establece en la sección 25.101 del RAD.

2) La mínima longitud de pista de despegue, debe ser la distancia horizontal requerida para acelerar y ascender a una altura de 35 pies a la velocidad V_2 incluyendo cualquier incremento de velocidad adicional obtenida en las pruebas multiplicada por 115% y determinada con:

i) El tren de aterrizaje extendido;

ii) El motor crítico inoperativo y con su hélice removida o con ella en la configuración deseada por el operador (si es aplicable); y

iii) Los otros motores operando a una potencia no mayor que aquella seleccionada para la certificación tipo, como se establece en la sección 25.101 del RAD.

3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje, tales como puesta aproximada de compensadores (trimado), método de aplicación de potencia, potencia máxima y velocidad. El avión deberá ser controlable satisfactoriamente durante la totalidad de la carrera de despegue cuando sea operado de acuerdo a dichos procedimientos.

4) El rendimiento debe ser determinado con un peso máximo no mayor que el peso determinado bajo la sección 25.121 (c) del RAD pero con:

i) El requisito que el gradiente estable efectivo del ascenso final de despegue no sea menor que 1.2% medio en el extremo final de la trayectoria de despegue, con dos motores críticos inoperativos; y

ii) El requisito que la velocidad durante el ascenso no sea menor que la velocidad de equilibrado (trimado) con dos (2) motores inoperativos para el gradiente constante efectivo del ascenso final de despegue indicado en el párrafo (c)(4)(i) de esta sección.

5) El avión debe poder ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con dos (2) motores críticos inoperativos. El rendimiento en ascenso puede ser demostrado por cálculos basados en y con igualdad de seguridad a, los resultados de las pruebas.

6) El rendimiento deberá ser determinado usando la corrección por temperatura para la distancia de despegue y "ascenso final de despegue", calculada de acuerdo con la sección 25.101 del RAD.

Para los propósitos de los párrafos (c)(4) y (5) de esta sección, dos (2) motores críticos significa dos motores adyacentes sobre un lado de un avión con cuatro (4) ó más motores y el motor central y un motor exterior en un avión con tres motores.

91.613 Materiales para interiores de compartimientos.

Ninguna persona puede operar un avión que se ajuste a un certificado de Tipo suplementario o a una enmienda al mismo, para un peso máximo de despegue certificado mayor de 5,700 Kg ó (12,500 libras), a menos que dentro del año posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad inicial, el avión haya cumplido con los requisitos para compartimientos interiores dados por la sección 25.853 (a), (b), (b)(1), (b)(2) y (b)(3) del RAD.

Sección "H" - Operación de Aeronaves Extranjeras dentro de la República Dominicana y de Aeronaves Dominicanas en el Extranjero

)1.701 Aplicabilidad.

Esta sección se aplica a las operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana y a las operaciones de aeronaves de matrícula extranjera dentro de la República Dominicana.

91.703 Operaciones de aeronaves civiles de matrícula dominicana fuera de la República Dominicana.

a) Toda persona operando una aeronave civil registrada en la República Dominicana fuera de su territorio deberá:

1) Cuando esté en alta mar fuera del límite de aguas territoriales, cumplir con el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional (Reglas del Aire) y con las secciones 91.117 (c), 91.129 y 91.131;

2) Cuando esté operando dentro de un Estado extranjero, cumplir con las regulaciones relacionadas con el vuelo y operación de aeronaves vigentes en ese Estado;

3) Excepto por lo establecido en las secciones 91.307 (b) y 91.711, cumplir con lo establecido en esta sección, siempre que ello no sea incompatible con las regulaciones aplicables de ese Estado extranjero y/o el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional, incluido sus enmiendas; y

4) Cuando se opere según las reglas MNPS determinadas por lo prescrito en la sección 91.705.

1.705 Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Minimun Navigation Performance Specifications) (MNPS).

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Dominicana, en el espacio aéreo de Atlántico Norte (NAT) designado como Mínimum Navigation Performance Specifications Airspace (MNPS), a menos que:

1) La aeronave tenga aprobada una capacidad de rendimiento (performance) de navegación que cumpla con los requisitos del Apéndice "C" de este RAD; y

2) El operador está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, para efectuar tales operaciones.

b) La Autoridad de Aviación Civil autorice desviaciones de los requisitos de esta sección de acuerdo con la sección 3 del Apéndice "C" de este RAD.

91.706 Operaciones dentro de Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM).

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar o a los acuerdos regionales que suscriba el país para estos fines.

91.707 Vuelos de aeronaves civiles hacia, sobre o desde la República Dominicana.

Ninguna persona puede operar un avión civil hacia, sobre o desde la República Dominicana, sin haber realizado un plan de vuelo IFR o VFR según sea apropiado y obtener el permiso correspondiente por parte de la Autoridad de Aviación Civil.

91.711 Reglas especiales para aeronaves civiles extranjeras.

a) Generalidades. En adición de otras regulaciones aplicables de este RAD, toda persona que opere una aeronave civil extranjera en la República Dominicana, deberá cumplir también con esta sección.

b) Vuelos bajo reglas visuales (VFR). Ninguna persona podrá realizar operaciones en una aeronave bajo VFR que requieran comunicación de radio de dos vías (two ways), a menos que un miembro de la tripulación de esa aeronave sea capaz de realizar la comunicación de dos vías en el idioma español y/o inglés y esté a cargo de esa función durante toda la operación.

c) Vuelos bajo reglas instrumentales (IFR). Ninguna persona podrá operar una aeronave civil bajo IFR, a menos que:

1) Esa aeronave esté equipada con:

   i) Equipo de radio que pueda tener comunicación de dos vías con el controlador del transito aéreo (ATC) cuando se encuentre dentro de espacio aéreo controlado; y

   ii) Equipo de radionavegación apropiada a las facilidades de radionavegación de las áreas en donde se realicen las operaciones.

2) Toda persona que opere esa aeronave:

   i) Tenga un certificado expedido por la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana o sea autorizado por un certificado validado por su país de origen para pilotear en vuelos bajo IFR; y

   ii) Esté completamente familiarizado con la ruta y los procedimientos a realizar en el espacio aéreo de la República Dominicana.

3) Vuelos bajo reglas visuales (VFR). Ninguna persona podrá realizar operaciones en

una aeronave bajo VFR que requieran comunicación de radio de dos vías (two ways), a menos que un miembro de la tripulación de esa aeronave sea capaz de realizar la comunicación de dos vías en el idioma español y/o inglés y esté a cargo de esa función durante toda la operación.

d) Operaciones sobre el agua. Toda persona que esté operando una aeronave extranjera civil que intencionalmente desee ingresar en espacio aéreo de la República Dominicana, deberá realizar la notificación como está descrito y ordenado en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) o suplir un plan de vuelo OACI para esa región.

e) Operaciones para alcanzar o superar el nivel de vuelo 240 (FL 240). Ninguna persona puede operar una aeronave en espacio aéreo de la República Dominicana para alcanzar o superar FL 240 según lo prescrito en el párrafo (c)(1)(i) de esta sección que requiera equipo de medir distancia operativo (DME) como está exigido por el ATC y descrito en el AIP, capaz de recibir e indicar información de distancia desde estaciones VORTAC que vayan a ser utilizadas. Toda vez que el equipo DME falle deberá informar inmediatamente al ATC de la zona aérea en donde se encuentre y requerirá instrucciones para continuar el vuelo hacia el próximo aeropuerto, en el cual deberá intentar cambios y/o reparaciones necesarias que se pudieren realizar para que el equipo DME continúe operativo. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las aeronaves civiles extranjeras que no estén equipadas con DME o cuando éstos estén inoperativos, siempre que el ATC sea convenientemente notificado antes de cada despegue y es operada para los siguientes propósitos:

1) Vuelos desde y hacia un lugar en la República Dominicana donde las reparaciones o alteraciones pudieren ser efectuadas;

2) Vuelos de traslado (ferry) especiales hacia un nuevo Estado de registro;

3) Vuelo de traslado (ferry) con el propósito de demostración o prueba de una aeronave comprada en un Estado extranjero, por un operador de la República Dominicana.

91.715 Autorización especial para vuelo de aeronaves civiles extranjeras.

a) Una aeronave civil extranjera puede ser operada sin el certificado de aeronavegabilidad requerido por la sección 91.203 si una autorización especial para dicha operación a sido emitida bajo esta sección. La solicitud para dicha autorización deberá ser hecha sometida a la Autoridad de Aviación Civil;

b) La Autoridad de Aviación Civil puede emitir un permiso especial de vuelo a una aeronave civil con matrícula de otro Estado sujeto a cualquier condición y limitación consideradas necesaria para la operación segura dentro del espacio aéreo de la República Dominicana.

Sección "I" - Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas

91.801 a 91.875 Disposiciones Concernientes a los Límites de Ruido en las Operaciones Aéreas relacionadas con la sección 36 del RAD.

Las secciones 91.801 a 91.875 concernientes a los límites de ruido de operación y requisitos relacionados que serán aplicables para la operación de aeronaves civiles en la República Dominicana, no se encuentran específicamente reguladas mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar. Su aplicabilidad queda supeditada a las regulaciones que pueda establecer la Autoridad de Aviación Civil.

Nota aclaratoria: En vista de que la República Dominicana se encuentra hoy día en proceso de definición de su política ambiental, a la vez que se carece de la infraestructura y tecnología pertinente para efectuar las acciones de fiscalización y vigilancia esenciales para dar cumplimiento al Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hemos colocado bajo la sección "I" (91.801 a 91.875) con la reserva indicada en el texto previamente indicado.

Esta desviación respecto a las normas y procedimientos internacionales constituye una de las diferencias que oportunamente habrán de notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de conformidad con el procedimiento prescrito por el artículo 38 del Convenio de Aviación Civil.

Sección "J" - Permisos de Desviación (waivers)

91.903 Política y procedimientos.

a) La Autoridad de Aviación Civil puede emitir un permiso de desviación (waiver) autorizando la operación de una aeronave que se desvíe de cualquier regla enunciada listada en esta sección, siempre que determine que la operación propuesta puede ser conducida con seguridad bajo los términos de ese permiso.

b) Una solicitud para un permiso de desviación (waiver) a emitirse bajo esta sección, deberá remitirse a la Autoridad de Aviación Civil en la forma y modo prescrita por ésta.

c) Un permiso de desviación (waiver) es válido solo para lo especificado en ese permiso.

Prohibida su Reproducción

91.905 Lista de reglas que están sujetas a excepciones.

REGLAS

91.107	El uso de cinturones de seguridad.
91.111	Operar cerca de otra aeronave.
91.113	Reglas de prioridades de paso: Excepto operaciones acuáticas.
91.115	Reglas de prioridad de paso: Operaciones acuáticas.
91.117	Velocidad de la aeronave.
91.119	Altura mínima de seguridad: Generalidades.
91.121	Reglaje. Altimétrico.
91.123	Cumpliendo con las autorizaciones e instrucciones de ATC.
91.126	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase G.
91.127	Operación en la vecindad de un aeropuerto en espacio aéreo. Clase E.
91.129	Operaciones en espacio aéreo. Clase D.
91.130	Operaciones en espacio aéreo. Clase C.
91.131	Operaciones en espacio aéreo. Clase B.
91.133	Áreas restringidas y prohibida.
91.135	Operaciones en espacio aéreo. Clase A.
91.153	Plan de vuelo VFR. Información requerida.
91.155	Condiciones meteorológicas mínimas básicas bajo reglas de vuelo visual (VFR).
91.157	Condiciones meteorológicas mínimas especiales bajo reglas de vuelo visual.
91.159	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo visual (IFR).
91.169	Plan de vuelo para vuelos por instrumentos (IFR): Información Requerida.
91.173	Autorización ATC y plan de vuelo requerido.
91.175	Despegue y aterrizaje bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.177	Altitudes mínimas para operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.179	Altitud de crucero o nivel de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.181	El rumbo a mantener.
91.183	Radio comunicaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
91.185	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Pérdida de comunicaciones.
91.187	Operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en espacio aéreo controlado. Informes de mal funcionamiento.
91.209	Luces de la aeronave.
91.303	Vuelos acrobáticos.
91.305	Áreas para vuelos de pruebas.
91.311	Remolque; distinto al llevado a cabo bajo la sección 91.309.
91.313(e)	Aeronave civil de categoría restringida. Limitaciones de operación.
91.515	Reglas de altitud de vuelo.
91.705	Operaciones sobre el Atlántico Norte (NAT) en el espacio aéreo designado con el rendimiento mínimo de navegación especificado.

Apéndice "A" - Operaciones de Categoría II: Manual, Instrumentos, Equipos y Mantenimiento

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "B" - Autorización para exceder MACH-1 (sección 91.817)

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "C" - Operación en Espacios Aéreos con Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (Mínimum Navigation Performance Specifications) (MNPS)

Sección 1.

La "Performance Mínima de Navegación" es la posibilidad que tienen las aeronaves de seguir la trayectoria de vuelo previstas o a ellas asignadas, con ciertos márgenes de tolerancia. Toda "Especificación de Performance Mínima de Navegación (MNPS)" describe cierto nivel de performance de navegación que tienen que satisfacer las aeronaves por determinadas partes del espacio aéreo conocida como "Espacio Aéreo MNPS".

Sección 2.

Para una aeronave ser capaz de operar en cualquier región MNPS, debe de disponer de capacidad de performance tal que:

a) La desviación característica de los errores laterales de derrota es inferior a 6.3 MMX H/4.5 (H es el promedio de horas de vuelo en el nuevo espacio aéreo MNPS, y 4.5 es el promedio de horas de vuelo empleado en las operaciones MNPS en la Región NAT).

b) La proporción de tiempo total de vuelo insumido por la aeronave a 30 NM, o más, de la derrota autorizada es inferior a 5.3×10^{-4}; y

c) La proporción del tiempo del vuelo insumido por la aeronave a distancias comprendidas entre 50 y 70 NM de la derrota autorizada, sea inferior a 13×10^{-5}.

Sección 3.

El control de tránsito aéreo (ATC) puede autorizar a un operador de aeronave a desviarse de los requisitos de la sección 91.705, para un vuelo específico si al momento de presentar un plan de vuelo para ese vuelo, el ATC, determina que a la aeronave puede ser provista de separación apropiada y que el vuelo no interfiere con o impone una carga sobre las operaciones de otra aeronave, la cual cumple los requisitos de la sección 91.705.

Apéndice "D"

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Aviones

Parámetro	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Tiempo relativo	8 hs. mínimas	+ 0,125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vso hasta Vd (Kias)	+5% ó 10 kts, el que sea mayor. Resolución 2kts debajo de 175 KIAS	1	1% del rango total
Altitud	-300mts (-100 pies) hasta la máxima altura de certificación de la aeronàve	+30m(+100pies) hasta + 210m (+ 700 pies)	1	7,5m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo Magnético	360°	+ 5°	1	1°
Aceleración |Vertical	3g hasta + 6g	+0,2g en suma a +0,3g del máximo datum	4(ó 1 por seguńdo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0,03 g
Aceleración Longitudinal	+1g	+1,5 del rango máximo excluyendo errores del datum de + 5%	2	0,01 g
Actitud de Cabeceo	100% del rango utilizable	+2°	1	0,8°
Actitud de Roll (Alabeco)	+60° ó 100% del rango usando, el que sea mayor	+2°	1	0,8°
Posición del TRIM del Estabilizador	Rango completo	+ **3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Posición del Control de Cabeceo	Rango completo	+ **3%,** a menos que sea requerido un valor mayor	1	1% del rango total
Motores; para cada motor: velocidad nl o EPR o las indicaciones del cockpit usadas para certificación del avión.	Rango completo	**+ 5%**	1	**1%** del rango total
Velocidad de la Hélice y torque	-------	-------	1 (vel. hélice) 1 (Toque)	1% del rango total 1% del rango total
Régimen de altura (2)	+2.400 mpm (+8.000 ppm)	+10% resolución de 75 mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75mpm (250 ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)

PARAMETRO	RANGO	MININA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (3)
Llave de transmisor de radio	ON/OFF	-------	1	-------
Flaps de B.A. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	------- + 3%	1 1	------ 1% del rango total
Flaps de B.F. (Discreto o analógico)	* Cada posición discreta * o a 100% del rango total	-------- + 3%	1 1	-------- 1 % del rango total
Reversores de cada motor (discreto)	Sin accionar o reversores a full	--------	1	--------
Llave del autopiloto (discreto)	Conectado desconectado	--------	1	--------
Spoiler, frenos aerodinámicos	Retirados o extendidos	--------	1	--------

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentos de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberá contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Si los datos utilizados provienen del altímetro de altitud codificada (resolución 33 m), entonces alguno de estos parámetros deberán ser registrado. Sin embargo, si la altitud es registrada con una resolución mínima de 7,6 m, entonces estos 2 parámetros pueden ser omitidos.

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "F" - Especificaciones de Registradores de Vuelo para Helicópteros

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Tiempo relativo	4 horas mínimas	± 0.125 por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire indicada	Vm hasta Vd (KIAS)	± 5% ó + 10 Kts, el que sea mayor	1	1 Kts.
Altitud	-300mts(-1000 pies) hasta 20,000 pies	+300 m(± 100 pies) hasta 700 m	1	7.5 m (25 pies) hasta 45m (150 pies)
Rumbo magnético	360°	± 5°	1	1°
Aceleración Vertical	-3g hasta +6g	± 0.2 g es suma a ± 0.3 g del máximo datum	4 (ó 1 por segundo cuando pico, ref. a 1g sea registrado)	0.05 g
Actitud de Roll (Alabeo)	± 60° ó 100% del rango usado, el que sea mayor	± 2°	1	0.8°
Actitud de cabeceo	± 100% del rango utilizable	± 2°	1	0.8°
Régimen de altura	± 2.400 mpm (± 8.000 ppm)	± 10%. Resolución de 75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 pies)	1	75 mpm (250ppm) debajo de los 3.600 m (12.000 p)
Aceleración Longitudinal	± 1.09	± 1.5 % más excluyendo errores de referencia ±	2	0.03 g
Potencias; para cada motor: velocidad del motor principal	Rango máximo	± 5%	1	1% del rango total Nota 2
Torque	Rango máximo	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Turbina libre o desconectada del rotor	Rango total	± 5%	1	Nota 2 1% del rango total
Presión hidráulica de los controles de vuelo, primario (Discreto)	alta/baja	--------	1	-------
Secundario (si es aplicable)	alta/baja	--------	1	
Llave de transmisor de radio (Discreto)	ON/OFF	--------	1	--------
Posición de la llave del Autopiloto (Discreto)	conectado desconectado	---------	1	-------

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO DE MUESTREO (por segundo)	RESOLUCION DE LECTURA (2)
Estado de fallas de Estabilización (Discreto)	OK/FALLA	--------	1	--------
Controles de vuelo; posición de los pedales	Rango total	± 3%	2	Nota 2 1% del rango total
Ciclo lateral	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Control de Posición del Estabilizador	Rango total	± 3%	2	1% del rango total Nota 2
Sistema de Estabilización aumentada	conectada desconectada	----------	1	
Colector	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2
Ciclo Longitudinal	Rango completo	± 3 %	2	1% Nota 2

1) Cuando las fuentes de datos son instrumentadas de aeronave (excepto altímetros) de aceptable calidad para volar la aeronave, el sistema de registro excluyendo estos sensores (pero incluyendo todas las restantes características del sistema de registro) deberán contribuir con no más que la mitad de los valores en esta columna.

2) Por ciento de rango completo

3) Esta columna se aplica a las aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "G" - Operaciones en Espacio Aéreo con Separación Vertical Reducida (RVSM)

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 101

- GLOBOS FIJOS, COMETAS (CHICHÍGUAS) Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

RAD 101 - Globos Fijos, Cometas (Chichiguas) y Globos Libres No Tripulados

Indice

Sección "A" – Generalidades

101.1 Aplicabilidad.
101.3 Permisos.
101.5 Operaciones en áreas prohibidas o restringidas.
101.7 Operaciones peligrosas.

Sección "B" – Globos Fijos y Cometas (Chichiguas)

101.11 Aplicabilidad.
101.13 Limitaciones de operación.
101.15 Requisitos de notificación.
101.17 Requisitos de iluminación y marcaciones.
101.19 Dispositivo de desinflado rápido.

Sección "C" – Cohetes No Tripulados

Ver nota respectiva.

Sección "D" – Globos Libres No Tripulados

101.31 Aplicabilidad.
101.33 Limitaciones de operación.
101.35 Requisitos de equipos y marcas.
101.37 Requisitos de notificación.
101.39 Reportes de la posición de los globos.

Sección "A" – Generalidades

101.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe las reglas que regulan la operación en la República Dominicana de los globos fijos, cometas (chichiguas) y globos libres no tripulados, que son las siguientes:

1) Excepto según se indica en la sección 101.7, cualquier globo que esté fijo a la superficie de la tierra o/a un objeto fijo a la misma y que tenga un diámetro de más de 1,83 m (6 pies), o una capacidad de gas o mayor de 3,26 m^3 (115 pies cúbicos);

2) Excepto según se indica en la sección 101.7 cualquier cometa (chichigua) que pese más de 5 libras (2.26 Kg) y su propósito sea remontarlo o volarlo sujeto al extremo de una cuerda o un cable.

3) Cualquier cohete no tripulado, excepto:

(i) Fuegos artificiales; y,

(ii) Modelos de cohetes:

(a) Que usen no más de 0.113 Kg. (4 onzas) de carga propulsante.

(b) Que usen un propulsante de quemado lento.

(c) Que estén hechos de papel, madera. o plástico frágil y que no contengan partes de metal y no pesen más de 0.45 Kg. (16 onzas) incluyendo la carga propulsante y

(d) Que estén operados de una manera que no originen un peligro para las personas, propiedades u otras aeronaves.

4) Excepto según se indica en la sección 101.7, cualquier globo libre no tripulado que:

i) Transporte una carga cuyo peso supere 1.81 kg. (4 libras) y que la relación peso/tamaño sea mayor de 132 kg/m^2 (3 oz/in^2), sobre cualquier superficie del empaque. Esta relación debe ser determinada por el cociente resultante del peso total en kg. por el área en m^2, de la parte más pequeña en superficie del bulto.

ii) Transporte un bulto de carga paga, que pese más de 2.72 Kg. (6 libras).

iii) Transporte dos o más bultos de carga paga que pesen más de 5.44 Kg. (12 libras).

iv) Utilise una cuerda u otro dispositivo para suspender la carga paga que requiera una fuerza de impacto de más de 22,68 Kg. (50 libras) para separar del globo la carga paga suspendida.

101.3 Permisos.

Ninguna persona puede efectuar operaciones que requieran una desviación de este RAD excepto de acuerdo con un permiso emitido por la Autoridad de Aviación Civil.

101.5 Operaciones en áreas prohibidas o restringidas.

Ninguna persona puede operar un globo fijo, una cometa (chichigua) o un globo libre no tripulado, en un área prohibida o restringida salvo que tenga permiso de la Autoridad de Aviación Civil, que controla dicha área y que cumpla con los requisitos de este RAD.

101.7 Operaciones peligrosas.

a) Ninguna persona puede operar un globo fijo, cometa (chichigua) o un globo libre no tripulado de manera que sea un peligro para otras personas o propiedades.

b) Ninguna entidad que opere globos fijos, cometas (chichiguas) o globos libres no tripulados puede permitir que se arrojen desde ellos, cosas u objetos que pongan en peligro a personas o propiedades en la superficie.

Sección "B" - Globos Fijos y Cometas (chichiguas)

101.11 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan la operación de globos fijos y cometas (chichigua). Sin embargo, una persona que opere un globo fijo o cometa (chichigua) dentro de un zona restringida debe cumplir solamente con la sección 101.19 y con las limitaciones adicionales impuestas por la Autoridad Competente de Aviación Civil, cuando corresponda.

101.13 Limitaciones de operación.

a) Excepto según se disponga en el párrafo (b) de esta sección ninguna persona puede operar un globo fijo o cometa (chichigua):

1) A menos de 152.4 m (500 pies) de distancia de la base de las nubes;

2) A más de 152.4 m (500 pies) por arriba de la superficie de la tierra;

3) En un área donde la visibilidad terrestre sea menor de 4,827 m (3 millas); o

4) Dentro de las 8,04.5 m (5 millas) del perímetro de cualquier aeropuerto.

b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a la operación de un globo o cometa (chichigua) que esté por debajo del tope de cualquier estructura y dentro de los 78 m (250 pies) de ella, si esa operación no oscurece la iluminación de esa estructura en la que actúa como pantalla.

101.15 Requisitos de notificación.

Ninguna persona puede operar un globo fijo o corneta (chichigua) sin protección a más de 45.72 m (150 pies) sobre la superficie de la tierra, salvo que con una anticipación no menor a 24 horas del comienzo de la operación, se brinde la siguiente información a la Dirección General de Aeronáutica Civil:

a) El nombre y dirección de los propietarios y)peradores.

b) El tamaño del globo o el tamaño y peso de la corneta (chichigua).

c) La localización de la operación.

d) La altura sobre la superficie de la tierra en la cual el globo o corneta (chichigua) va a ser operado.

e) La fecha, hora y la duración de la operación.

101.17 Requisitos de iluminación y marcaciones.

a) Ninguna persona puede operar un globo fijo o corneta (chichigua) entre la puesta y la salida del sol, salvo que el globo o corneta (chichigua) y sus líneas de amarre estén iluminadas como para brindar una advertencia visual igual a la requerida por la autoridad competente para una obstrucción a la navegación aérea.

b) Ninguna persona debe operar un globo fijo o corneta (chichigua) entre la puesta y la salida del sol, salvo que las líneas de amarre tengan banderines coloreados sujetos a la misma a un intervalo de no más de 15 m. *(50* pies) uno de otro, comenzando a los 45 m. (150 pies) sobre la superficie de la tierra y que se puedan observar por lo menos a 1,609 m. (1 milla de distancia).

101.19 Dispositivo de desinflado rápido.

Ninguna persona debe operar un globo fijo salvo que tenga un dispositivo que lo desinfle rápida y automáticamente si se suelta de su amarre. Si el dispositivo no funcionó adecuadamente al liberarse el globo, el operador notificará inmediatamente a la dependencia ATC más próxima a la ubicación, la hora de escape y la trayectoria de vuelo estimada del globo.

Sección "C" - Cohetes No Tripulados

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Sección "D" - Globos Libres No Tripulados

101.31 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan la operación de globos libres no tripulados. Sin embargo, una persona que opere un globo libre no tripulado dentro de una zona restringida debe cumplir solamente con la sección 101.33 (d) y (e), y con las limitaciones adicionales que sean impuesta por la Autoridad Competente de Aviación Civil, además de la entidad que controla el área restringida.

101.33 Limitaciones de operación.

Ninguna persona debe operar un globo libre no tripulado:

a) A menos que esté de otro modo autorizado por el ATC, por debajo de 600 m. (2,000 pies), sobre la superficie de la tierra; dentro de los laterales del espacio aéreo Clase B, Clase C, Clase D y E, designadas para un aeropuerto.

b) A cualquier altitud donde haya nubes u otros fenómenos de oscurecimiento que cubran más de 5/10 del cielo.

c) A cualquier altitud debajo de los 18,000 m. (60,000) pies de altitud presión, cuando la visibilidad horizontal sea inferior a 8 km (5 millas).

d) Durante los primeros 300 m. (1,000 pies) de ascenso, sobre un área congestionada de la ciudad, pueblo, asentamiento o sobre una concentración de personas al aire libre no relacionadas con la operación; o

e) De manera que un impacto del globo o algunas de sus partes, incluyendo su carga paga, con la superficie constituya un peligro para las personas o alguna propiedad no relacionada con la operación.

101.35 Requisitos de equipos y marcas.

a) Ninguna persona debe operar un globo libre no tripulado a menos que:

1) Esté equipado por lo menos con dos sistemas de liberación de la carga paga o dispositivos que operen independientemente uno de otro;

2) A menos que disponga de dos métodos, sistemas o dispositivos, o una combinación de ellos, que funcionen independientemente uno de otro, y sean empleados para interrumpir el vuelo del globo; y

Prohibida su Reproducción

3) El canasto esté equipado con un dispositivo o material detectable por el radar que presente un eco en el radar de superficie cuando este opere en un rango de frecuencia de 200 hasta 2,900 Mhz. El operador activará los dispositivos adecuados requeridos por los párrafos (a)(1) y (2) de esta sección cuando las condiciones meteorológicas sean inferiores a las prescritas para la operación, de acuerdo con esta sección, o. si por un mal funcionamiento o por cualquier otra razón se transformase en peligrosa la continuación de la operación, para el tráfico aéreo o para las personas y propiedades sobre la superficie.

b) Ninguna persona debe operar un globo libre no tripulado debajo de los 18,000 m. (60,000 pies) de altitud de presión entre la puesta y la salida del sol, (según se corrija la altitud de la operación) a menos que el globo, sus aditamentos y su carga útil, ya sea que se separen o no durante la operación, estén equipados con luces que sean visibles por lo menos a 8 Km. (5 millas) y tengan una frecuencia de destello de por lo menos 40 y no más de 100 ciclos por minuto.

c) Ninguna persona debe operar un globo libre no tripulado que esté equipado con una antena colgante y que requiera una fuerza de impacto de más de 22.33 Kg *(50* libras) para romperla en cualquier punto, salvo que la antena tenga banderines de colores que estén colocados a intervalos de no más de 15 m. (50 pies) y que se observen por lo menos a 1,609 mts. (1 milla) de distancia).

d) Ninguna persona debe operar entre la salida y la puesta del sol, un globo libre no tripulado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (salvo un paracaídas marcadamente notorio, abierto y coloreado), a más de 15 m. (50 pies) de distancia, a menos que el dispositivo de suspención esté coloreado con bandas alternadas de colores llamativos o tenga colocados banderines de colores, visibles por lo menos a 1,609 rn (1 milla).

101.37 Requisitos de notificación.

a) Notificación prelanzamiento: Excepto a lo que prescribe el párrafo b) de esta sección, ninguna persona debe operar un globo libre no tripulado salvo que dentro de las 6 a 24 horas antes de comenzar la operación se dé la siguiente información a la Autoridad Competente de Aviación Civil:

1) La identificación del globo;

2) La fecha y hora estimada de lanzamiento, corregida cuando sea necesario para que indique una aproximación de más o menos 30 minutos;

3) La ubicación del lugar de lanzamiento;

4) La altitud de crucero;

5) La trayectoria programada y el tiempo estimado a la altitud de crucero ó 60,000 pies de altitud presión, lo que resulte menor;

6) La longitud y el diámetro del globo, longitud del dispositivo de suspensión, peso de la carga útil y la longitud de la antena colgante;

7) La duración del vuelo;

8) La hora y lugar previstos de impacto con la superficie de la tierra.

b) Para las investigaciones de perturbaciones cósmicas o solares que involucren un elemento de tiempo crítico, la información en el párrafo (a) de esta sección será dada de 30 minutos a 24 horas antes de comenzar la operación.

c) Aviso de cancelación: Si se cancela la operación, las personas que tienen el propósito de efectuar la operación lo notificarán inmediatamente a la Autoridad Competente de la Aviación Civil.

d) Aviso de lanzamiento: Toda persona que opere un globo libre no tripulado notificará a la Autoridad Competente de Aviación Civil la hora de lanzamiento inmediatamente después de que el globo haya sido lanzado.

101.39 Reporte de la posición de los globos.

a) Toda persona que opere un globo libre no tripulado deberá:

1) A menos que el ATC lo requiera de otra manera, monitorear el curso del globo y registrar su posición por lo menos cada 2 horas; y

2) Enviar cualquier reporte de posición del globo solicitado por el ATC.

b) Una hora antes de comenzar el descenso, toda persona que opere un globo libre no tripulado dará a la dependencia de ATC más próxima la siguiente información relacionada con el globo:

1) La posición geográfica actual;

2) La altitud;

3) El tiempo pronosticado de penetración a 18,000 m. (60,000 pies) de altitud presión de la atmosfera tipo (si corresponde);

4) La trayectoria prevista para el resto del vuelo;

5) Hora y lugar previstos de impacto con la superficie de la tierra.

c) Si un informe de la posición no es registrado durante cualquier período de 2 horas de vuelo, la persona que opere un globo libre no tripulado lo notificará inmediatamente al ATC más próximo. El informe contendrá la última posición registrada y cualquier revisión de la trayectoria prevista. El ATC será notificado tan pronto se restablezca el seguimiento del globo.

d) Toda persona que opere un globo libre no tripulado notificará al ATC más próximo cuando finalice la operación.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 103

- VEHICULOS ULTRALIVIANOS

RAD 103 - Vehículos Ultralivianos

Indice

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.
103.3 Requisitos de inspección.
103.5 Autorizaciones.
103.7 Certificación y matriculación.

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.
103.11 Operaciones diurnas.
103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.
103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.
103.17 Operaciones en ciertos espacios aéreos.
103.21 Referencia visual con la superficie.
103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Prohibido su Reproducción

Sección "A" - Generalidades

103.1 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan las operaciones de vehículos denominados ultralivianos en la República Dominicana. Para los propósitos de esta sección, un vehículo ultraliviano es:

a) Aquel que se utiliza o pretenda utilizar en operaciones aéreas con uno o dos ocupantes exclusivamente, debidamente autorizadas por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Que sea dedicado a operaciones deportivas o recreacionales, lo que excluye su utilización por remuneración o cualquier otro fin de carácter comercial o lucrativo, con excepción de actividades de instrucción o entrenamiento, las cuales podrán ser autorizadas por la Autoridad de Aviación Civil.

c) No superen las ciento cincuenta y cinco (155) libras de peso vacío, si no es propulsado por motor.

d) Si es propulsado por motor:

1) No superen las doscientos cincuenta y cuatro (254) libras de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad que serían usados en caso de una eventual situación de emergencia;

2) Su capacidad de combustible que no exceda de cinco (5) galones usables;

3) Su velocidad máxima en vuelo nivelado a plena potencia de crucero no supere los cincuenta y cinco (55) nudos;

4) Su velocidad calibrada de pérdida de sustentación (stall) no exceda de veinticuatro (24) nudos.

103.3 Requisitos de inspección.

a) Toda persona que utilice un vehículo ultraliviano como lo describe este RAD, debe permitir la inspección de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar la aplicabilidad de este RAD.

b) El piloto u operador de un vehículo ultraliviano deberá demostrar que dicha aeronave se encuentra en las condiciones satisfactorias.

103.5 Autorizaciones.

Ninguna persona debe conducir operaciones que requiera una desviación de las disposiciones de este RAD, a menos que dicha desviación sea autorizada por la Autoridad de Aviación Civil.

103.7 Certificación y matriculación.

a) Toda persona que desee certificar y matricular un vehículo ultraliviano deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil, lo siguiente:

1) Copia de los documentos o certificados que lo acrediten como propietario o legítimo poseedor del mismo;

2) Copia del certificado o de cualquier otro documento que avale que el tripulante ha recibido un entrenamiento o instrucción previa en dicho equipo;

3) Copia del manual del fabricante del ultraliviano o cualquier documento equivalente a este; y

4) Una copia certificada de la póliza de seguro que cubra responsabilidad civil contra terceros en la superficie o propiedades, por un monto mínimo de trescientos mil pesos (RD$300,000.00) y además que cubra accidentes personales sufridos por el tripulante, en los casos en que se realicen operaciones privadas o recreacionales, y por el tripulante y ocupante, en los casos en que se realicen operaciones de entrenamiento e instrucción, por un monto mínimo de cincuenta mil pesos (RD$50,000.00), por cada uno de los tripulantes.

b) En aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 25, párrafo (a), artículos 67,68,69,70 y 71 de la ley 505 sobre Aeronáutica Civil, todo vehículo ultraliviano que sea operado en el territorio nacional o en sus aguas jurisdiccionales, deberá estar validamente matriculada en la República Dominicana.

c) Los vehículos ultralivianos matriculados en el país ostentaran las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula y a seguida las siglas "UL" como caracteres distintivos del tipo de aeronave de que se trata.

Prohibida su Reproducción

Sección "B" - Reglas de Operación

103.9 Operaciones peligrosas.

a) Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano de manera que constituya un peligro a personas o propiedades.

b) Ninguna persona que opere un vehículo ultraliviano, deberá permitir que se dejen caer objetos desde el mismo.

103.11 Operaciones diurnas.

Ninguna persona deberá operar un vehículo ultraliviano antes de la salida y después de la puesta del sol.

103.13 Operaciones cerca de otras aeronaves: Derecho de paso.

a) Toda persona que opere un vehículo ultraliviano deberá mantenerse vigilante a los fines de evitar colisión con cualquier otro vehículo y debe cederle el paso a todas las aeronaves.

b) Ninguna persona podrá operar un ultraliviano de manera que constituya un peligro de colisión con respecto a otro vehículo ultraliviano.

103.15 Operaciones sobre áreas congestionadas.

Ninguna persona deberá realizar operaciones en área determinada por la ley o por la Autoridad de Aviación Civil como prohibida, restringida o peligrosa, a menos que tenga además de la autorización de la Autoridad de Aviación Civil, la autorización de la autoridad que controla dicha área.

103.17 Operaciones en ciertos espacios aéreos.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano dentro de los espacios aéreos Clase A, C y D, a menos que obtenga autorización previa del control de tránsito aéreo (ATC).

103.21 Referencia visual con la superficie.

Ninguna persona deberá operar ultraliviano, excepto en vuelo con referencia visual con la superficie.

103.23 Visibilidad de vuelo y distancia de las nubes.

Ninguna persona deberá operar un ultraliviano cuando la visibilidad de vuelo y la distancia a las nubes sea menor que la mostrada en la siguiente gráfica:

Prohibida su Reproducción

Espacio Aéreo	Visibilidad de Vuelo	Distancia de las Nubes
Clase A	No Aplica	No Aplica
Clase C y D	3 Millas terrestres	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
Clase E, debajo de 10,000 MSL	3 Millas terrestres	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
a, o arriba de 10,000 AGL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo. 1,000 pies arriba. 1 Milla horizontal.
Clase G, 1,200 pies AGL sin importar la altitud MSL	1 Milla terrestre	Libre de Nubes
Arriba de 1,200 pies AGL, pero a menos de 10,000 pies MSL	1 Milla terrestre	500 pies debajo. 1,000 pies arriba. 2,000 pies horizontal.
Arriba de 1,200 pies, y a, o arriba de 10,000 pies MSL	5 Millas terrestres	1,000 pies debajo 1,000 pies arriba 1 Milla terrestre horizontal

Prohibida su Reproducción

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 105

- PARACAIDISMO

RAD 105 - Paracaidismo

Indice

Sección "A" - Aplicabilidad

105.1 Aplicabilidad.

Sección "B" - Reglas de Operación

105.12 Generalidades.
105.14 Comunicación. Equipo de radio requerido.
105.15 Saltos sobre áreas congestionadas.
105.16 Autorización.
105.17 Saltos sobre aeropuertos.
105.19 Saltos sobre espacio aéreo Clase A, B, C y D.
105.23 Notificación.
105.25 Notificación de posposición o cancelación de saltos.
105.27 Saltos sobre áreas restringidas o prohibidas.
105.29 Visibilidad y distancia requerida de las nubes.
105.33 Saltos con paracaídas entre la puesta y salida de sol.
105.35 Uso de drogas y alcohol.
105.37 Inspecciones.
105.39 Revocación de permiso.
105.41 Limitaciones.

Sección "C" - Equipos de Paracaídas

105.43 Equipos de paracaídas y requisitos de empaque.

Prohibido su Reproducción

Sección "A" - Aplicabilidad

105.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD regula los saltos con paracaídas en el espacio aéreo de la República Dominicana, excepto los realizados a causa de una emergencia en vuelo.

b) Este RAD no aplica a miembros de las Fuerzas Armadas en ejercicio de sus funciones o en áreas restringidas bajo control militar.

c) No aplica a operaciones militares en espacio aéreo no controlado.

Para el propósito de este Reglamento, un salto con paracaídas significa el escenso de una persona a la superficie desde una aeronave en vuelo, cuando se intente usar o se use un paracaídas durante todo o parte del descenso.

Prohibida su Reproducción

Sección "B" - Reglas de Operación

105.12 Generalidades.

Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, si esta acción pudiera poner en peligro el tránsito aéreo o propiedades en la superficie.

105.14 Comunicación. Equipo de radio requerido.

Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave en espacio aéreo controlado, a menos que:

1) La aeronave esté equipada con radio de comunicación de doble vía funcionando y que se haya establecido contacto con la estación de control más próxima por lo menos cinco (5) minutos antes de cada salto, con el propósito de recibir autorización para realizar los saltos y la información de tráfico en el área.

2) Todo piloto al mando de una aeronave utilizada en saltos de paracaidismo deberá mantenerse a la escucha de la estación de control todo el tiempo que dure la actividad del salto y mantener informados a los paracaidistas a bordo de todo movimiento de tráfico en el área, asi como informar a la estación de control de tránsito aéreo cuando el último paracaidista haya tocado tierra, finalizando ese vuelo.

3) Si durante un vuelo para lanzamiento de paracaidistas en espacio aéreo controlado la comunicación con la estación de control no es clara o se pierde, deberá suspenderse toda actividad de salto desde esa aeronave para ese vuelo. Si la comunicación se pierde después de recibir del ATC la autorización de saltar, la actividad para ese vuelo podrá continuarse.

105.15 Saltos sobre areas congestionadas.

Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave en áreas congestionadas, a menos que:

1) Se tenga una autorización escrita otorgada por la Autoridad de Aviación Civil, la cual deberá solicitarse por lo menos con dos (2) días de anticipación a la actividad;

2) Se salte con suficiente altura de modo que el paracaidista pueda, con su paracaídas abierto maniobrar, evitando poner en peligro las personas o propiedades en tierra;

3) Se tenga un seguro personal o colectivo de protección contra daños a terceros en superficie;

4) Se posea una licencia de paracaidista de exhibición otorgada o convalidada por una escuela, aeroclub u otro organismo reconocido por la Autoridad de Aviación Civil.

5) Se tenga un mínimo de 300 saltos registrados en su libro de record (log-book). Se hayan realizado por lo menos cinco (5) saltos en los últimos 90 días.

6) El tamaño y tipo de paracaídas a utilizar en saltos de exhibición sobre áreas congestionadas deberán ser verificados y aprobados por el organismo, escuela o aeroclub autorizado para realizar los saltos.

7) Nombre, número de licencia, entidad que la otorga y habilitaciones que posee de cada uno de los paracaidistas para quienes solicita el permiso o autorización de saltos.

Las personas autorizadas a realizar saltos bajo esta sección están obligadas a presentar, a requerimiento de un inspector de la Autoridad de Aviación Civil debidamente autorizado, el permiso correspondiente para efectuar esa actividad, así como sus licencias y habilitaciones.

105.16 Autorización.

Para realizar saltos con paracaídas que no sea a causa de una emergencia o los realizados por personal militar en ejercicio de sus funciones, se necesitará un permiso otorgado por la Autoridad de Aviación Civil.

Toda persona que solicite una autorización bajo esta sección deberá suministrar la siguiente información:

1) Lugar, fecha y hora propuesta de los saltos.

2) Tamaño aproximado de la zona expresado en millas náuticas alrededor del blanco.

3) Ubicación de la zona de saltos incluyendo radial y distancia aproximada en millas náuticas de la radio ayuda más cercana si la hubiere, siempre que se encuentre a menos de 50 millas náuticas de la misma.

4) Altura a que se realizarán los saltos.

5) Duración de la jornada de saltos.

6) Matrícula y tipo de la aeronave a utilizar.

7) Nombre y número de licencia del piloto al mando.

8) Nombre, dirección y teléfono de la persona responsable de la solicitud.

9) Frecuencia de radio a utilizarse en la comunicación entre la aeronave y los servicios de tránsito aéreo.

105.17 Saltos sobre aeropuertos.

Ninguna persona realizará saltos con paracaídas sobre un aeropuerto y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, a menos que:

1) Se tenga una autorización escrita de la Autoridad de Aviación Civil y otra de la administración del aeropuerto correspondiente.

2) El aeropuerto posea una torre de control operativa.

3) El paracaidista pueda maniobrar sobre ese aeropuerto con el paracaídas abierto y funcionando por lo menos dos mil (2,000 pies) de altura en el patrón de tránsito, evitando poner en riesgo el tránsito aéreo o a personas y propiedades en superficie.

105.19 Saltos sobre espacio aéreo Clase A, B, C y D.

1) Ninguna persona deberá realizar saltos con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, en espacio aéreo Clase A, B, C y D, sin la autorización o en violación a los términos de la autorización del control de tránsito aéreo correspondiente.

2) Toda solicitud para realizar saltos hecha a la estación de control más cercana debe incluir la información contenida en la sección 105.16 de este RAD.

105.23 Notificación.

Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave a menos que los servicios de control de tránsito aéreo correspondientes hayan sido notificados por lo menos con una (1) hora de antelación y no más de veinticuatro (24) a la realización de los saltos. Esta notificación debe ofrecer los datos contenidos en la sección 105.16 de este RAD.

105.25 Notificación de posposición o cancelación de saltos.

Toda persona que reciba una autorización para la realización de saltos con paracaídas, deberá notificar la postergación o cancelación de los mismos a los servicios de tránsito aéreo correspondientes.

105.27 Saltos sobre areas restringidas o prohibidas.

Ninguna persona realizará saltos con paracaídas sobre áreas restringidas o prohibidas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, a menos que posean una autorización expresa de la autoridad que controle el área y en adición a ésta un permiso de la Autoridad de Aviación Civil.

105.29 Visibilidad y distancia requerida de las nubes.

Ninguna persona realizará saltos con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave:

1) Dentro o a través de las nubes;

2) Cuando la visibilidad sea menor o cuando la distancia de las nubes sea menor a las siguientes:

Altura	Visibilidad en Millas Terrestres	Distancia de las nubes
(1) 1200 pies o menos de la superficie, sin importar la altura sobre el nivel del mar.	3	500 pies por debajo 1000 pies por arriba 2000 pies distancia horizontal
(2) Más de 1200 pies sobre la superficie, pero menos de 10,000 pies sobre el nivel del mar.	3	500 pies por debajo 1000 pies por arriba 2000 pies distancia horizontal
(3) Más de 1200 pies sobre la superficie y 10,000 pies o más sobre el nivel del mar.	5	1,000 pies por debajo 1,000 pies por arriba 1 milla distancia horizontal

105.33 Saltos con paracaídas entre la puesta y salida del sol.

a) Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, a menos que el paracaidista esté provisto de un dispositivo de iluminación visible por lo menos a una distancia de tres millas terrestres desde el momento en que sale de la aeronave hasta que toque la superficie.

b) Toda persona que salte o intente saltar con paracaídas entre la puesta y salida del sol, además de cumplir con los requisitos del párrafo anterior debe poseer una licencia con habilitación apropiada otorgada por una institución reconocida por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Para la realización de saltos bajo esta sección, los paracaidistas deben tener registrado en su libro de record (log-book) las siguientes condiciones:

1) Entrenamiento reciente (30 días) sobre técnicas de saltos nocturnos conducido por un instructor calificado.

2) Haber realizado por lo menos cinco (5) saltos libres en los últimos 60 días.

105.35 Uso de drogas y alcohol.

Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave si:

1) Aparenta estar, bajo la influencia de drogas o alcohol.

2) Si está usando algún medicamento o droga que pueda afectar sus facultades poniendo en peligro su seguridad.

105.37 Inspecciones.

Un inspector autorizado de la Autoridad de Aviación Civil podrá hacer inspección del lugar, los paracaidistas, los equipos o la operación de saltos para determinar si se está cumpliendo con las normas o regulaciones impuestas por este RAD.

105.39 Revocación de permiso.

La autoridad de control de tránsito aéreo competente o un inspector autorizado de la Autoridad de Aviación Civil podrá revocar la autorización para realizar saltos con paracaídas, si comprueba fallas, anomalías en la organización de los mismos que puedan poner en peligro la seguridad de la operación o incumplimiento de los términos de la autorización otorgada por la Autoridad de Aviación Civil.

105.41 Limitaciones.

a) Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave a altitudes superiores a los 12,000 pies (MSL).

b) Para realizar saltos con paracaídas desde una aeronave civil en vuelo, toda persona deberá poseer una licencia de paracaidista otorgada o convalidada por una institución, aeroclub o escuela reconocida por la Autoridad de Aviación Civil; y

c) Todo paracaidista deberá utilizar en cada salto un dispositivo de apertura automática (AAD).

Sección "C" - Equipos de Paracaidas

105.43 Equipos de paracaídas y requisitos de empaque.

a) Ninguna persona saltará con paracaídas y ningún piloto al mando lo permitirá desde su aeronave, a menos que esté utilizando un arnés sencillo o doble, con doble paracaídas, o teniendo por lo menos un paracaídas principal y uno de emergencia certificados y empacados como sigue:

1) El paracaídas principal deberá estar empacado y certificado por un empacador autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, o empacado por la persona que lo utilizará y no deberá tener más de 120 días de doblado a la fecha de ser utilizado.

2) El paracaídas auxiliar o de emergencia deberá ser empacado y certificado por un empacador autorizado por la Autoridad de Aviación Civil y habilitado para ese tipo de paracaídas:

i) Dentro de los 120 días antes de la fecha de uso, si el velamen, cuerdas y arnés están compuestos exclusivamente de nylon, rayón u otra fibra sintética similar, o material que sea significativamente resistente a hongos y otros agentes de pudrición propagados en un ambiente húmedo; ó

ii) Dentro de los 60 días antes de la fecha de uso, si está compuesto de alguna cantidad de hilos de seda, rayón u otra fibra natural o material no especificado en el párrafo (i) de esta sección.

b) Ninguna persona podrá saltar con paracaídas usando la línea estática sujeta a la aeronave y al paracaídas principal, a menos que un dispositivo de asistencia, descrito y sujeto, como sigue, sea usado para ayudar al paracaídas extractor (pilotín) en el cometido de su función, o si no se usa pilotín, para ayudar en la apertura directa del paracaídas principal.

1) El dispositivo de asistencia debe ser lo suficientemente largo como para permitir que la funda de empaque se abra antes que la carga actúe sobre el dispositivo.

2) El dispositivo de asistencia debe tener una resistencia a una carga estática de:

i) Al menos 28 libras (12.7kgs), pero no más de 160 libras (72.5 kgs), si éste es usado para ayudar al paracaídas extractor (pilotín) en la realización de su función, o,

ii) Al menos 56 libras (25.4 kgs), pero no más de 320 libras (145 kgs), si éste se usa para ayudar a la apertura directa del velámen del paracaídas principal.

3) El dispositivo de asistencia debe estar unido:

i) Por un extremo, a la línea estática (correa extractora) sobre los "pines" de dicha línea estática, o si no se emplean "pines" estáticos, sobre los lazos de la línea estática (correa extractora) al cono del paracaídas; y

ii) Por un extremo, al ápice (o vértice), cuerda o lazo de sujeción del paracaídas extractor (pilotín). Si no se usa paracaídas extractor (pilotín) al velámen del paracaídas principal.

4) Un dispositivo de apertura automática actualizado.

5) Haber recibido un entrenamiento.

c) Ninguna persona puede unir el dispositivo de asistencia requerido en el párrafo (b) de esta sección a cualquier paracaídas principal, a menos que tenga un certificado de empacador de paracaídas otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, o que sea la persona que vaya a saltar con ese paracaídas.

d) Para el propósito de esta sección un paracaídas aprobado es:

1) Un paracaídas fabricado bajo un certificado de Tipo u orden técnica estandar.

2) Un paracaídas militar de transporte personal (distinto que uno de gran altura, alta velocidad, o de eyección).

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 107

- SEGURIDAD AEROPORTUARIA

RAD 107 - Seguridad Aeroportuaria

Indice

Sección "A"

107.1	Generalidades.
107.2	Aplicabilidad.
107.3	Definiciones.
107.4	Falsificaciones.
107.5	Programa de seguridad de aeropuerto.
107.6	Aprobación del programa de seguridad.
107.7	Enmiendas al programa de seguridad.
107.8	Seguridad de la parte aeronáutica.
107.9	Sistema de control de acceso.
107.10	Comité de seguridad aeroportuaria.
107.11	Apoyo policial.
107.12	Inspección de pasajeros y equipaje de mano.
107.13	Evaluaciones e inspecciones.
107.14	Programa de seguridad de aerolínea.
107.15	Disposiciones finales.

Sección "A"

107.1 Generalidades.

a) Considerando que es función primordial de la República Dominicana velar por la seguridad de la aviación civil y de la infraestructura aeroportuaria, por cuanto constituye una preocupación permanente para el mismo, la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulantes, personal de tierra, aeronaves, bienes y todo aquello de tipo patrimonial que se relacione con los aeropuertos.

b) Considerando que es responsabilidad y obligación de la República Dominicana proporcionar todas las medidas de seguridad en los aeropuertos, tomando en cuenta los compromisos contraídos al haber ratificado el convenio sobre Aviación Civil Internacional, mediante legislación nacional efectuada en el año 1946 y haberse adherido por medio de ratificación a los convenios "Sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" mediante decreto depositado el 3 de Diciembre de 1970; "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves" mediante decreto depositado el 22 de junio de 1978; "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil" mediante decreto depositado el 28 de Noviembre de 1973; "protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementaria del convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección", cuyo acuerdo internacional no ha sido ratificado hasta esta fecha por la República.

c) Considerando que es necesario aplicar medidas de seguridad en los aeropuertos para disciplinar las actividades tanto de las empresas aéreas, entidades estatales, empresas privadas, empresas concesionarias del personal que labora en las mismas y demás personas que desempeñen labores o que de alguna u otra manera utilicen los aeropuertos de la República Dominicana.

d) Considerando que para eficientizar y modernizar los servicios de seguridad de los aeropuertos internacionales y demás aeropuertos civiles del país, fue indispensable la creación de un cuerpo calificado y especializado en estas labores a través del decreto número 28-97 dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana el 22 de enero de 1997.

e) Considerando que de conformidad al decreto arriba mencionado fue creado el cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria, a cargo de un oficial general de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

f) Considerando que de conformidad a la norma 2.1.3 del Anexo 17 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, la República Dominicana está en la obligación de crear un organismo, elaborar planes y aplicar procedimientos que proporcionen en conjunto un nivel normalizado de seguridad para los vuelos internacionales en condiciones normales de operación y que puedan ampliarse rápidamente en caso de que aumenten las amenazas contra la seguridad.

g) Por tanto, en uso de las facultades investidas y en aplicación del código aeronáutico de la República Dominicana, del convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y del convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección.

h) Se acuerda aprobar el presente Reglamento sobre la seguridad aeroportuaria para los aeropuertos internacionales de la República Dominicana, según se detalla a continuación:

107.2 Aplicabilidad.

a) El presente Reglamento prescribe las normas que regulan su aplicación por parte de las autoridades aeroportuarias, a las empresas aéreas sin excepción alguna, a las distintas instituciones de la República Dominicana que convergen en funciones en los aeropuertos internacionales, a los arrendatarios, compañías privadas y a todo el personal que labora desempeñando sus tareas en los aeropuertos internacionales y a todas aquellas personas que se encuentren por cualquier circunstancia en los mismos.

107.3 Definiciones.

Para los propósitos de este Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

a) Acto de interferencia ilícita. Acto:

1) De violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;

2) De destruir una aeronave en servicio o de causarle daño que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

3) De colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causar daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

4) De destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

5) De comunicar a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;

6) De utilizar ilícita e intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma.

b) Ejecutar un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte:

1) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

c) Area de movimiento: Parte del aeropuerto que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma (s).

d) Aviación general: Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.

e) Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

f) Equipaje no acompañado: Equipaje que se transporta sin la compañía de su propietario.

g) Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

h) Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

i) Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

j) Oficial de policía: Un individuo que:

1) Tiene la autorización para portar armas y para usarlas;

2) Tiene la autoridad para arrestar a cualquier persona que esté cometiendo, intente cometer o se sospecha esté para cometer un delito;

3) Se identifique propiamente por su uniforme y despliegue o lleve consigo una chapa o insignia de autoridad; y

4) Haya cumplido entrenamiento sobre el uso de armas, el uso de tratamiento eficiente y cortés de personas viajeras y las responsabilidades de un oficial de policía bajo el programa de seguridad aeroportuaria.

k) Parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto, equipos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

l) Parte pública: El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público viajero y no viajero.

m) Plataforma: Area definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

n) Programa de seguridad: Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

o) Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

p) Seguridad: En el Anexo 17 se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

q) Zona de seguridad restringida: Zona de un aeropuerto, edificio o instalación cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.

r) Zona estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

107.4 Falsificaciones.

Se prohibe hacer o causar hacer lo siguiente:

a) Cualquier declaración falsa en cualquier solicitud para obtener tarjeta de identificación c para ganar el acceso a las zonas restringidas.

b) Cualquier anotación fraudulenta en cualquier registro (récord) mantenida, guardada c utilizada para demostrar el cumplimiento con este Reglamento; y

c) Cualquier alteración o reproducción para propósitos fraudulentos de cualquier reporte récord o tarjeta de identificación expedida bajo el programa de seguridad.

107.5 Programa de seguridad de aeropuerto.

a) A fin de cumplir con la norma internacional 3.1.8 del Anexo 17 al convenio sobr aviación civil internacional, se elaborará un programa de seguridad de aeropuerto, ajustado las necesidades de su tráfico internacional, para todo aeropuerto internacional de la Públic Dominicana.

b) Será necesario que las autoridades de seguridad competentes aprueben el programa a fi de asegurarse de que esté en armonía con las obligaciones de la República en materia d seguridad de la aviación civil, que haya coherencia entre los aeropuertos dentro de la Públic Dominicana, para beneficio público y que sea consecuente con su política y con las solucion que el programa presenta frente a las amenazas previstas.

c) El programa de seguridad de aeropuerto se preparará por escrito de manera que cub todos los aspectos, estableciendo de manera clara y concisa cuales son las obligaciones

responsabilidades, las medidas y los procedimientos del caso y quiénes serán los encargados de ello en circunstancias normales y en todo tipo de situación de peligro para la seguridad.

d) El programa escrito enumerará las líneas de sucesión operacional y se harán anotaciones relativas a los convenios de asistencia y fuentes de ayuda situadas fuera del aeropuerto. Además deberán describirse, bajo los títulos apropiados, las medidas que se requieren de cada grupo especial.

e) Los supervisores de cuyo personal se requieran medidas en toda situación de peligro para la seguridad, estudiarán las partes específicas del programa de seguridad y prepararán instrucciones para toda persona, de forma que ésta, en caso de emergencia, sólo tenga que referirse a los aspectos destacados que le corresponden.

f) El programa de seguridad de aeropuerto se coordinará cuidadosamente con todas las partes interesadas. Estas comprenden la administración del aeropuerto, el cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria, los explotadores, los servicios de tránsito aéreo, los agentes expedidores de carga, los servicios de correos, los servicios médicos, las autoridades de aduanas e inmigración, las compañías de reabastecimiento de combustible, las organizaciones independientes que presten servicios a las aeronaves, los organismos encargados de las funciones de policía fuera del aeropuerto y los arrendatarios de los locales del aeropuerto.

g) El programa de seguridad debe preferir un medio de operación seguro para las aeronaves, comprendido el control del acceso de personas y vehículos a las zonas de operaciones, así como la autoridad responsable del servicio de policía o de apoyo que satisfagan las necesidades del aeropuerto en materia de seguridad.

h) Las medidas y procedimientos de seguridad se aplicarán de manera que aseguren el uso más eficaz de los recursos disponibles. Se identificarán las fuentes de recursos de personal y equipos disponibles para ayudar en períodos de amenaza más intensa que lo normal y se elaborarán planes para tener acceso a dichos recursos cuando sea necesario.

i) El programa de seguridad identificará como puntos vulnerables las instalaciones lo suficientemente importantes como para exigir protección específica y a la vez definirse la naturaleza y el alcance de la protección que haya de suministrarse. Esta protección puede subdividirse en dos categorías:

1) Características permanentes que ya deberían existir o que se introducirán en previsión de una emergencia, por ejemplo, instalación de vallas de seguridad, iluminación, etc.; y

2) Aquellas medidas no justificadas en condiciones normales de operación, pero que deben ser aplicadas con rapidez para afrontar una amenaza o una emergencia, por ejemplo, el aumento de supervisión e inspección de las aeronaves, pasajeros e instalaciones, restricción del acceso, etc. Cuando las condiciones vuelvan a la normalidad, pueden cesar tales medidas adicionales de seguridad.

j) Se incorporarán en el programa de seguridad las características relativas a la seguridad en los proyectos de nuevas instalaciones de aeropuertos, en particular en el de aquellas áreas

que una vez en servicio probablemente sean vitales para la continuidad de las operaciones por razones de que la omisión de la seguridad en el diseño de los aeropuertos ocasionará inevitablemente serias desventajas económicas cuando fuera necesario efectuar cambios.

k) El programa de seguridad de aeropuerto debe comprender, además de las medidas permanentes de seguridad relativas al despacho de pasajeros, otras medidas relativas al acceso y a la circulación de personas y vehículos en el aeropuerto, a planes de contingencia y de emergencia destinados a hacer frente a cualquier situación que pueda comprometer la seguridad del transporte aéreo en el aeropuerto.

107.6 Aprobación del programa de seguridad.

a) Ningún aeropuerto internacional de la República Dominicana podrá operar sin un programa de seguridad de aeropuerto, aprobado por la autoridad competente. Por consiguiente será indispensable la elaboración de dichos programas de seguridad para todo aeropuerto internacional de la República y someterlos a la Autoridad de Aviación Civil, como la autoridad encargada para aprobar dichos programas.

b) La aprobación del programa de seguridad de aeropuerto se hará con rapidez por la Autoridad de Aviación Civil, a fin de no obstaculizar la operación eficiente de los aeropuertos afectados.

107.7 Enmiendas al programa de seguridad.

a) Cualquier autoridad aeroportuaria que solicita enmendar su programa de seguridad aprobado, someterá tal solicitud a la Autoridad de Aviación Civil, por lo menos con 60 días de anticipación previa a la fecha de efectividad de dicha enmienda.

b) La aprobación de enmiendas a los programas de seguridad sometidas a la Autoridad de Aviación Civil, se efectuará solo si se determina que el contenido de la enmienda sirve a los intereses de la seguridad deseable y a los intereses públicos.

c) La Autoridad de Aviación Civil podrá enmendar cualquier programa de seguridad de aeropuerto aprobado aún sin solicitud de la autoridad aeroportuaria que corresponda si se determina que la seguridad y el interés público requieren tal enmienda.

107.8 Seguridad de la parte aeronáutica.

a) Por razones de seguridad y conveniencia, existen y podrán señalarse áreas dentro de los aeropuertos a los cuales no será permitido el acceso de personas o vehículos sin el permiso previo de la gobernación o administración del aeropuerto.

b) La parte pública del aeropuerto será aquella no indicada expresamente como de acceso restringido a la cual tiene libre acceso el público no viajero. Dentro de la parte pública de los aeropuertos podrán permanecer los visitantes, pasajeros y usuarios.

c) Las zonas de aterrizaje y de maniobras serán obligatoriamente restringidas. Es absolutamente prohibido la permanencia de particulares no autorizados dentro de las zonas de acceso restringido.

d) Unicamente podrán ingresar a las zonas restringidas, siempre y cuando no implique riesgo alguno para las operaciones aeronáuticas, las siguientes personas en ejercicio de sus cargos debidamente identificadas:

1) Aquellas personas que por la naturaleza de su trabajo requieren permanecer o transitar en dichas áreas; y

2) Aquellas otras personas que por razones muy calificadas y justificadas haya autorizado la administración del aeropuerto.

e) Se prohibe al público en general:

1) El acceso a lugares de los aeropuertos que no sean los destinados para su uso y permanencia, según las delimitaciones que se efectúen;

2) Cometer actos que produzcan daños en los edificios, muebles, enseres o instalaciones de los aeropuertos o puedan originar escándalo público o pánico; y

3) Encender fuego dentro de las propiedades de los aeropuertos ni encender antorchas, productos inflamables o cualquier otro tipo de producto que genere la formación de llama o chispa.

107.9 Sistema de control de acceso.

a) Para poder ingresar a las áreas de acceso restringido será necesario portar una credencial aeroportuaria, expedida por la administración del aeropuerto, que es la única dependencia competente para extender permisos que faculten a su titular a ingresar a las áreas clasificadas de acceso restringido.

b) La obtención de la identificación que permita el acceso a las áreas restringidas de los aeropuertos se sujetará a los detalles explicados en el programa de seguridad de aeropuerto debidamente aprobado por la autoridad competente. Estos detalles incluyen todos los datos requeridos del portador y los requisitos establecidos por la oficina de personal de la administración del aeropuerto para permitir expedición de los carnets apropiados.

c) Las empresas aéreas, dependencias del gobierno y todos los que presten servicios permanentes dentro de los aeropuertos estarán obligados a remitir a la administración del aeropuerto una lista detallada de las personas, que necesariamente y en razón de su función deban ingresar a las áreas restringidas. Estas listas deberán mantenerse actualizadas y deberá comunicarse toda sustitución o incorporación de personal.

d) En caso de implementación de otro sistema de identificación o medida de control de acceso, se notificará oportunamente mediante las circulares del caso.

e) La identificación para áreas de acceso restringido es un documento personal e intransferible. La violación de esta disposición dará lugar a las sanciones establecidas mediante este reglamento.

f) Se prohibe el acceso de vehículos automotores a la plataforma de los aeropuertos y zonas de maniobras con excepción de los siguientes:

1) Aquellos que por su naturaleza y característica estén destinados a prestar servicios permanentes dentro de las instalaciones de los aeropuertos tales como carga y descarga de aeronaves, combustible, suministro de alimentos a bordo y de mantenimiento;

2) Cuerpo de bomberos;

3) Cualquier otro vehículo debidamente autorizado por la administración del aeropuerto.

g) La circulación de tales vehículos en zonas restringidas y la manera de señalarse en colores y porte de banderas estará completamente explicado con detalles en el programa de seguridad de aeropuerto aprobado por la autoridad competente.

h) Los oficiales del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria (CESA) y otros cuerpos policiales destacados en los aeropuertos exigirán el porte de la credencial autorizada para el ingreso y permanencia en las áreas restringidas y sus titulares deberán mantenerla obligatoriamente en forma visible.

i) Los oficiales del (CESA) y demás cuerpos de seguridad de los aeropuertos tienen facultades para proceder directamente o con instrucciones de la administración del aeropuerto, al retiro de personas y vehículos que se encuentren sin autorización dentro de las zonas restringidas y a quienes podrá detenérseles para las investigaciones de lugar.

j) Para los fines del presente Reglamento, los oficiales del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria designados por parte de la jefatura de las Fuerzas Armadas, estarán investidos de autoridad.

107.10 Comité de seguridad aeroportuaria.

a) Todo aeropuerto internacional de la República Dominicana dispondrá la creación de comités de seguridad de aeropuerto para que presten asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de medidas y procedimientos de seguridad en aeropuerto.

b) Los comités de seguridad de aeropuerto estarán constituidos de la forma sugerida en e manual de seguridad de la OACI y con las atribuciones y responsabilidades recomendadas en e mismo manual.

107.11 Apoyo policial.

a) Todo administrador de aeropuerto internacional en la República Dominicana, asegurar que la autoridad competente se ocupe de proveer los recursos auxiliares necesarios para lo servicios de seguridad en su aeropuerto.

Prohibido su Reproducción

b) La autoridad competente del Estado se asegurará que haya agentes rápidamente autorizados y apropiadamente capacitados, disponibles para desplazarse rápidamente a los aeropuertos internacionales de la República Dominicana para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

c) Todo aeropuerto internacional de la República Dominicana dispondrá de oficiales de policías en número suficiente para apoyar adecuadamente su programa de seguridad de aeropuerto, así como el sistema de inspección de pasajeros y equipajes previo al embarque.

d) Todo aeropuerto internacional de la República Dominicana dispondrá de oficiales de policías con la autoridad de portar y usar armas, la autorización de arrestar por delitos de la ley, identificables por su uniforme o chapa como insignia de autoridad y, después de haber cumplido con los entrenamientos sobre el tema de la seguridad aeroportuaria.

e) Cuando se tengan informes confidenciales o de otra índole o existan sospechas fundadas de que una aeronave, un vuelo o varios vuelos pueden ser objeto de actos de interferencia ilícita, los miembros del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria y los otros cuerpos de seguridad están autorizados para llevar a cabo la inspección de las aeronaves y registro de la aeronave de lo cual se notificará a la empresa aérea respectiva. En estos casos y si las circunstancias así lo recomiendan, el jefe de la seguridad aeroportuaria tendrá la autoridad para suspender temporalmente la salida del vuelo objeto de la amenaza.

f) Los miembros integrantes del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria y otros policías aeroportuarios propiamente autorizados estarán investidos de la suficiente autoridad para llevar a cabo detenciones preventivas y decomiso de armas u otros artículos peligrosos dentro de las áreas de los aeropuertos. Se entenderá que tanto la detención como el decomiso será con el único propósito de entregarlos a la autoridad policial competente quien continuará haciendo las indagaciones correspondientes y siempre que ocurra alguno de los siguientes casos:

1) En el caso del descubrimiento de armas o artículos prohibidos durante el proceso de la inspección de pasajeros y equipajes y su poseedor, no justifica a satisfacción de las autoridades con las autorizaciones legalmente válidas;

2) Cuando sea encontrada una persona portando armas dentro de las áreas de acceso restringido sin la autorización respectiva;

3) Para impedir o reprimir un acto de interferencia ilícita o la comisión de un delito;

4) En caso de riña que perturbe notoriamente el orden y tranquilidad en las partes públicas.

5) Cuando se agreda a un oficial de seguridad o policía aeroportuario sin haber precedido la provocación suficiente;

6) Por insubordinación manifiesta y reincidencia a lo establecido en el presente Reglamento.

En todos estos casos el jefe del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria levantará el informe correspondiente.

107.12 Inspección de pasajeros y equipaje de mano.

a) La inspección y registro de pasajeros y de su equipaje tendrá como fin primordial evitar que se introduzcan por cualquier medio, a bordo de las aeronaves armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.

b) Todos los pasajeros y sus equipajes de mano, serán sujetos de inspección y registro, previo al abordaje de la aeronave. Igualmente están sujetos al registro e inspección, aquellas personas que por cualesquiera circunstancias, tengan acceso autorizado a las salas de espera o zonas estériles de los aeropuertos.

c) El programa de seguridad de aeropuerto explicará en detalle los puestos de control de seguridad para inspeccionar a pasajeros y sus equipajes y específicamente la ubicación y cantidad de estaciones para el aeropuerto en cuestión. El mismo programa de seguridad aeroportuaria informará claramente los artículos bajo prohibición de transporte en la cabina principal del avión o en el compartimiento de carga.

d) La inspección y registro del equipaje deberá hacerse en presencia de su propietario y en forma ordenada y sistemática. Cualquier pasajero que rehuse a ser inspeccionado se le avisará que si no es inspeccionado, no puede subir a la aeronave. Tales incidentes deberán referirse al representante de la aerolínea.

107.13 Evaluaciones e inspecciones.

a) La Autoridad de Aviación Civil, en coordinación con el cuerpo especializadó en seguridad aeroportuaria (CESA) dispondrá que se realicen evaluaciones para determinar las necesidades en materia de seguridad, inspecciones de la forma en que se aplican los controles de seguridad y pruebas de estos últimos para determinar su eficacia. Las líneas aéreas y demás instituciones de la República Dominicana o particulares estarán obligadas a brindarles toda su colaboración, facilitándoles la documentación e información requerida.

b) Las evaluaciones e inspecciones serán conducidas según las guías y sugerencias establecidas en el manual de seguridad de la OACI y con el fin de mejorar los programas de seguridad aeroportuaria local. Del resultado de las evaluaciones conocerán las autoridades competentes los casos de incumplimiento igual que la inobservancia de las leyes y normas que rigen sobre la materia de seguridad contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

107.14 Programa de seguridad de aerolínea.

a) Las líneas aéreas nacionales e internacionales están obligadas a establecer un programa de seguridad el cual debe ser congruente con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y deberán someterlo a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil y una vez aprobado proceder a su aplicación.

Prohibida su Reproducción

b) Los programas de seguridad de los explotadores deberán ser compatibles con los programas de seguridad aeroportuaria respectivos tomando en cuenta de que el objetivo principal de ambos programas es de prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

107.15 Disposiciones finales.

a) El Director General de Aeronáutica Civil velará porque se observen y cumplan las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y para tal propósito quedará facultado para tomar las medidas pertinentes y en caso necesario recurrir al auxilio del cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria o de otras entidades de las fuerzas policiales.

b) En aquellos aeropuertos de la República donde aún no hallan sido nombrados jefes locales de seguridad aeroportuaria, corresponderá al administrador de los mismos la aplicación y cumplimiento del presente Reglamento.

c) En los casos no previstos en este Reglamento se aplicarán las normas y prácticas recomendadas establecidas en el Anexo 17 al convenio sobre aviación civil internacional que la República Dominicana ha suscrito sobre la materia, al igual que las disposiciones conexas de la legislación nacional.

Prohibida su Reproducción

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 108

- SEGURIDAD DEL OPERADOR DE AERONAVES

RAD 108 - Seguridad del Operador de Aeronaves

Indice

Sección "A"

108.1	Aplicabilidad.
108.3	Definiciones.
108.4	Falsificación.
108.5	Programa de seguridad: Adopción e implementación.
108.7	Programa de seguridad: Formato, contenido y disponibilidad.
108.9	Revisión de pasajeros y equipajes previo al abordaje.
108.10	Prevención y manejo de intento de secuestros y sabotaje.
108.11	Transporte de armas.
108.13	Seguridad de aeronaves e instalaciones.
108.15	Oficiales de seguridad.
108.17	El uso de sistemas de rayos x.
108.19	Amenazas de bombas o piratería aérea.
108.20	Uso de sistemas de detección de explosivos.
108.21	Transporte de pasajeros bajo control de escolta armada, oficial de seguridad.
108.23	Entrenamiento.
108.25	Aprobación de programas de seguridad y enmiendas.
108.27	Evidencia de cumplimiento.
108.29	Parámetros para inspección de seguridad.
108.31	Requisitos para personal operario de pantallas de revisión.

Prohibida su Reproducción

Sección "A" - Seguridad del Operador de Aeronaves

108.1 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las normas que regulan la seguridad en las operaciones de los titulares de certificados de explotador emitido por la Autoridad de Aviación Civil, comprometidas en operaciones de vuelos regulares, no regulares y charter de pasajeros. Esta sección no aplica a operaciones de vuelos de cargas.

108.3 Definiciones.

Las siguientes son definiciones de términos usados en esta sección:

a) "Titular de certificado", significa una persona que posee un certificado de explotador emitido por la Autoridad de Aviación Civil, cuando dicha persona está encargada de las operaciones programadas de pasajeros o de operaciones charter de pasajeros o ambas.

b) "Configuración de asientos para pasajeros", significa el número total de asientos de una aeronave, que la certifica dentro de un tipo especifico, para el uso por parte de los pasajeros a bordo e incluye un asiento, en ciertas aeronaves, que puede ser utilizado por un representante de la Autoridad de Aviación Civil. Para dirigir chequeos de vuelo pero, que normalmente está disponible para el propósito comercial de la línea aérea.

c) "Operaciones regulares de pasajeros", significa ofrecer al público servicios de transportación aérea para pasajeros, desde terminales aéreas identificadas, a tiempos fijados y anunciados en una lista de vuelos u horarios publicados en periódicos, revistas u otros medios publicitarios.

d) "Área estéril" significa un área a la cual el acceso es controlado mediante inspección de personas y propiedades de acuerdo con un programa de seguridad aprobado.

108.4 Falsificación.

Ninguna persona debe:

a) Hacer testimonio fraudulento o intencionalmente falso en una solicitud de aprobación de un programa de seguridad, solicitud de acceso, identificación o cualquier enmienda a programa de seguridad bajo este RAD.

b) Hacer anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro (récord), que sea llevado, hecho o utilizado para demostrar el cumplimiento con este RAD o para aprovechar cualesquiera autorización otorgada en el mismo.

c) Hacer una reproducción o alteración, con fines fraudulentos de cualquier registro (récord), programa de seguridad o medio de identificación emitido bajo este RAD.

Prohibida su Reproducción

108.5 Programa de seguridad: Adopción e implementación.

a) Todo titular de certificado de explotador debe adoptar y llevar a cabo un programa de seguridad que reúna los requisitos de la sección 108.7 para cada una de las siguientes operaciones programadas:

1) Con una aeronave que tenga una capacidad de 60 ó más asientos;

2) Que provea acceso a pasajeros que desembarcan, la cual no está controlada por el titular de certificado de explotador, utilizando un programa de seguridad aprobado a una empresa de transporte aéreo extranjero, utilizando un programa de seguridad requerido por el RAD 129.25.

b) Todo titular de certificado que haya obtenido aprobación de la Autoridad de Aviación Civil para un programa de seguridad en operaciones no listadas en el párrafo (a) de esta sección, debe llevar a cabo las medidas de ese programa.

108.7 Programa de seguridad: Formato, contenido y disponibilidad.

a) Todo programa de seguridad requerido por la sección 108.5 deberá:

1) Proveer seguridad a las personas y propiedades privadas que son transportadas por vía aérea, contra actos de violencia criminal y piratería aérea;

2) Estar escrito y firmado por el titular del certificado o cualquier persona con autoridad delegada para este fin;

3) Incluir los artículos listados en el párrafo (b) de esta sección, como lo requiere la sección 108.5;

4) Estar aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo programa de seguridad requerido por la sección 108.5, debe incluir lo siguiente:

1) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipos usados para realizar las funciones de revisión especificadas en la sección 108.9;

2) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipos usados para efectuar las funciones de revisión especificadas en la sección 108.13;

3) Los procedimientos usados para cumplir con los requisitos aplicables de la sección 108.15 relacionados con los oficiales de seguridad;

4) Los procedimientos usados para cumplir con los requisitos de la sección 108.17 respecto al uso de los sistemas de rayos x;

Prohibida su Reproducción

5) Los procedimientos usados para cumplir con los requisitos de la sección 108.19, respecto amenaza de bomba y piratería aérea;

6) Los procedimientos usados para cumplir con los requisitos aplicables de la sección 108.23;

7) El plan de estudio usado para efectuar el entrenamiento requerido por la sección 108.23;

8) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipos usados para cumplir con los requisitos según la sección 108.20, respecto a los sistemas de detección de explosivos.

c) Todo titular de certificado de explotador que tenga un programa aprobado de seguridad debe:

1) Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina principal;

2) Mantener una copia completa o partes pertinentes del programa de seguridad aprobado e implementado, o instrucciones apropiadas, donde la revisión de seguridad es llevada a cabo;

3) Tener estos documentos disponibles para su inspección, previa solicitud de cualquier inspector de seguridad aérea;

4) Restringir la disponibilidad de información contenida en el programa de seguridad a aquellas personas con una necesidad operacional; y

5) Referir las solicitudes para la obtención de dicha información por otras personas, a la Autoridad de Aviación Civil.

108.9 Revisión de pasajeros y equipajes previo al abordaje.

a) Todo titular de certificado de explotador que le sea requerido conducir revisiones bajo un programa de seguridad, debe usar los procedimientos incluidos, y las facilidades y equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, para evitar o detectar el transporte a bordo de aeronaves, de cualquier dispositivo explosivo, incendiario o un arma mortífera, o peligrosa, por una persona en su equipaje de mano. Así como también el transporte de cualquier explosivo o dispositivo incendiario en el equipaje chequeado.

b) Todo titular de certificado de explotador que le sea requerido conducir revisiones bajo un programa de seguridad, debe negarse a transportar:

1) Cualquier persona que no consienta o permita el registro corporal de acuerdo con el sistema de revisión descrito en el párrafo (a) de esta sección; y

2) Cualquier propiedad de una persona que no permita el registro o inspección de esa propiedad de acuerdo con los sistemas de revisión prescrito en el párrafo(a) de esta sección.

108.10 Prevención y manejo de intento de secuestros y sabotajes.

a) Todo titular de certificado de explotador debe:

1) Proveer y usar un coordinador de seguridad en tierra y en vuelo para cada vuelo, como está requerido por su programa de seguridad aprobado; y

2) Designar al piloto al mando como el coordinador de seguridad en vuelo, como está requerido por su programa de seguridad aprobado.

b) Coordinador de seguridad en tierra (GSC). Todo coordinador de seguridad en tierra debe llevar a cabo sus deberes especificados en el programa de seguridad del titular de certificado.

c) Coordinador de seguridad en vuelo. El piloto al mando de cada vuelo debe llevar a cabo sus deberes como coordinador de seguridad en vuelo, especificados en el programa de seguridad aprobado para el titular del certificado.

108.11 Transporte de armas.

a) Ningún titular de certificado de explotación que se le requiera llevar a cabo un programa de seguridad debe permitir a ninguna persona portar entre los artículos de su propiedad transportados como equipaje, un arma blanca o de fuego, ya sea oculta o visible, a menos que la persona que transporte el arma sea:

i) Un oficial de seguridad o un oficial militar o policial debidamente autorizado por los organismos correspondientes.

ii) Una persona autorizada por el titular de certificado de explotación y por la Autoridad de Aviación Civil, para portar un arma a bordo de la aeronave y que además sea autorizado por la Secretaría de Estado de Interior y Policía, y haya recibido un entrenamiento sobre el manejo de arma de fuego, aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

1) La persona portadora del arma debe tenerla accesible en concordancia con el desempeño de sus actividades o en caso contrario, debe asegurarla de conformidad con el párrafo (d) de esta sección, hasta el momento en que el arma le sea devuelta, después del desembarco;

2) El titular de certificado de explotación debe ser notificado sobre el vuelo en el cual la persona armada intenta portar el arma, por lo menos una hora antes de la salida o en una emergencia tan pronto como sea posible;

3) La persona armada debe identificarse ante el titular de certificado de explotación, presentando sus credenciales que incluya una fotografía, su firma y el sello oficial de quien autoriza sus servicios;

4) El titular de certificado de explotación:

i) Debe asegurarse de que la persona armada esté familiarizada con los procedimientos de manejo de armas de fuego, antes de que dicha persona aborde la aeronave;

ii) Debe asegurarse de que la identidad de la persona armada sea conocida por los funcionarios de seguridad, oficiales y por cada empleado encargado de seguridad de la aerolínea, durante el abordaje de la aeronave.

iii) Debe notificar al piloto al mando y a otros miembros de la tripulación que hay una(s) personas(s) autorizada(s) para portar armas y su(s) ubicación(es) exacta(s).

b) Ningún titular de certificado de explotación debe permitir deliberadamente a cualquier persona, el transporte de explosivos, sustancias incendiarias, ni armas cargadas en el equipaje chequeado al momento de abordar una aeronave.

c) Ningún titular de certificado de explotación debe permitir deliberadamente a cualquier persona, el transporte de una arma descargada entre su equipaje de mano a bordo de la aeronave, a menos que:

1) El pasajero no haya declarado verbalmente o por escrito antes del chequeo del equipaje que lleva un arma descargada;

2) El arma esté siendo transportada en un estuche que el titular de certificado de explotación considere inapropiado para su transporte por vía aérea.

3) Si el arma de fuego no es una escopeta, un rifle u otra diseñada para ser dispara apoyándola en el hombro, esta debe ser transportada en un equipaje cerrado con llave o combinación y que solo el propietario tenga la llave o conozca la clave de la combinación; y

4) El equipaje conteniendo el arma sea transportado dentro de un área que no sea el comportamiento de la tripulación y que sea inaccesible para los pasajeros.

d) El titular de certificado de explotación no podrá servir bebidas alcohólicas a las personas que tienen acceso a un arma peligrosa o mortal y ésta tampoco podrá beber ni solicitar ninguna bebida alcohólica mientras esté a bordo de la aeronave.

e) Lo consignado en esta sección, no se aplica al transporte de armas pertenecientes a las Fuerzas Armadas, cuando la cabina de carga esté totalmente utilizada por esas fuerzas militares y se cumplan con las condiciones siguientes:

1) Que ninguna arma esté cargada y todos los cerrojos de dichas armas estén aseguradas en posición abierta; y

2) Que el titular de certificado de explotación sea notificado por el comandante de la unidad u oficial a cargo del vuelo, antes de embarcar las armas en la aeronave.

108.13 Seguridad de aeronaves e instalaciones.

Todo titular de certificado de explotador que le sea requerido conducir una revisión bajo un programa de seguridad usará los procedimientos incluidos y las facilidades y equipo descritos en su programa de seguridad aprobado, para efectuar las siguientes funciones de control con respecto a cada operación de aeronaves para la cual la revisión está requerida.

a) Prohibir al acceso no autorizado a la aeronave.

b) Asegurarse que el equipaje transportado en la aeronave sea chequeado por un agente autorizado.

c) Asegurarse que la carga y el equipaje chequeado transportado a bordo de la aeronave sea manejado de manera que se prohiba el acceso de personas no autorizadas.

d) Conducir una inspección de seguridad de la aeronave antes de ponerla en servicio y después que haya sido desocupada.

108.15 Oficiales de seguridad.

Todo titular de certificado de explotador comprometido en operaciones de pasajeros vuelos regulares y charter debe:

1) Si el chequeo de seguridad es requerido para una operación charter según el párrafo 108.5 (1) de esta sección o para una operación de pasajeros programada según el párrafo 108.5 (2), tendrá a su disposición un número apropiado de oficiales de seguridad calificados, aceptables a la Autoridad de Aviación Civil, disponibles para responder a un incidente y proporcionar a sus empleados incluyendo tripulantes, como sea conveniente, información actualizada con respecto a los procedimientos para obtener la ayuda de los representantes de la seguridad en ese aeropuerto.

108.17 El uso de sistemas de rayos x.

a) Ningún titular de certificado de explotador puede usar un sistema de rayos x dentro del país para inspeccionar equipaje de mano o artículos a ser chequeados, a menos que sea específicamente autorizado bajo un programa de seguridad requerido por la sección 108.5 de

esta sección o usar tal sistema contrario a su programa de seguridad aprobado. La Autoridad de Aviación Civil, le autoriza a los propietarios de certificado a usar sistemas de rayos x para inspeccionar artículos portátiles o chequeados bajo un programa de seguridad aprobado si el titular de certificado de explotador demuestra que reúne los estándares de eficiencia citados por la Autoridad de Aviación Civil para un sistema de rayos x de gabinete, designado primordialmente para la inspección de equipaje de mano y demuestra que:

1) Un programa para entrenamiento inicial y recurrente del operador del sistema está establecido, que incluya entrenamiento en seguridad de radiación, el uso eficiente del sistema de rayos x, y la identificación de armamentos y otros artículos peligrosos.

2) Hay procedimientos establecidos para asegurar que cada operador del sistema está provisto de un dosímetro personal individual (tal como una chapa de película o dosímetro termolumínico). Todo dosímetro usado será evaluado a final de cada mes, y los registros (récords) o tiempo de servicio del operador y los resultados de las evaluaciones de los dosímetros serán mantenidos por el titular de certificado de explotador; y

3) El sistema tiene la capacidad de alcanzar los requisitos de imagen, presentada en el programa de seguridad aprobado de aerolínea, usando la cuña escalonada especificada en la American Society for Testing and Material Standard F792-82, de los Estados Unidos.

b) Ningún titular de certificado de explotador puede usar un sistema de rayos x en la República Dominicana, a menos que dentro de los doce meses calendario anteriores se haya hecho una investigación de radiación que muestre que el sistema reúne los estándares de eficiencia aplicables citados por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Ningún titular de certificado de explotador debe usar un sistema de rayos x después que el sistema ha sido instalado inicialmente o después que ha sido movido de un sitio para otro, a menos que se haya hecho una investigación de radiación que demuestre que el sistema reúne los estándares de eficiencia aplicables citados por la Autoridad de Aviación Civil, excepto que una investigación de radiación no sea requerida para un sistema de rayos x, que sea mudado de sitio si el titular del certificado de explotador demuestra que el sistema esta diseñado para ser mudado sin alterar su eficiencia.

d) Ningún titular de certificado de explotador puede usar un sistema de rayos x que no esté en completo cumplimiento con cualquier notificación de defecto u orden de modificación expedido para ese sistema, a menos que la Autoridad de Aviación Civil haya sido informada por las autoridades apropiadas que el defecto o falla en cuestión no sea un riesgo significativo o dañino, incluyendo daño genético a cualquier persona

e) Ningún titular de certificado de explotador debe usar un sistema de rayos x para inspeccionar equipaje de mano a ser chequeado, a menos que una señal esté puesta en un lugar notable en la estación de chequeo y sobre el sistema de rayos x que le informe a los pasajeros que tales artículos están siendo inspeccionados por rayos x, y les avise que saquen de sus

equipajes de mano las películas fotográficas (rollos) de alta velocidad antes que su equipaje sea chequeado. Esta señal también le informará a los pasajeros que pueden solicitar que se les haga una inspección de sus equipos fotográficos y paquetes de películas sin exponerlos al sistema de rayos x.

f) Todo titular de certificado de explotador debe mantener por lo menos una copia de los resultados de la investigación de radiación llevada a cabo más reciente bajo el párrafo (b) o (c) de esta sección y la tendrá disponible para inspección a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil en cada una de las siguientes localidades.

1) Oficina principal del titular de certificado de explotador; y

2) El lugar donde el sistema de rayos x está en operación.

108.19 Amenazas de bombas o piratería aérea.

a) Luego de recibir una amenaza específica y creíble a la seguridad de un vuelo, el titular de certificado de explotador debe:

1) Inmediatamente notificar al coordinador de seguridad de tierra y vuelo de la amenaza, dando una evaluación y cualquier medida a ser aplicada;

2) Asegurarse que el coordinador de seguridad en vuelo notificará a los miembros de la tripulación sobre la amenaza, dando una evaluación y la posible medida a ser tomada.

b) Una vez recibida una amenaza de bomba contra una aeronave especificada, todo titular de certificado de explotador debe intentar determinar si existe o no un explosivo incendiario a bordo de la aeronave, realizando lo siguiente:

1) Llevando a cabo una inspección de seguridad en tierra antes del próximo vuelo o si la aeronave está en vuelo, inmediatamente después de su próximo aterrizaje;

2) Si la aeronave está siendo operada en tierra, notificar al piloto al mando e inmediatamente someter la aeronave a una inspección de seguridad;

3) Si la aeronave está en vuelo, notificar inmediatamente al piloto al mando toda la información disponible, de manera que una acción de emergencia pueda ser tomada.

c) Inmediatamente después de recibir la información de que un hecho o acción de piratería aérea ha sido cometido, el titular de certificado de explotador debe notificarlo a la Autoridad de Aviación Civil. Si la aeronave está en el espacio aéreo, bajo otra jurisdicción que no sea la de la República Dominicana, el titular de certificado de explotador debe también, notificar a las autoridades apropiadas del territorio donde se encuentre la aeronave y si la aeronave está en vuelo, a las autoridades apropiadas donde la aeronave aterrizará.

108.20 Uso de sistemas de detección de explosivos.

Cuando la Autoridad de Aviación Civil, lo requiera por enmienda bajo la sección 108.25, todo titular de certificado de explotación que requiera llevar a cabo una revisión del programa de seguridad, debe utilizar un sistema de detección de explosivos que haya sido aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, para revisar el equipaje, de vuelos internacionales de acuerdo con el programa de seguridad del titular de certificado de explotación.

108.21 Transporte de pasajeros bajo control de escolta armada, oficial de seguridad.

a) Excepto como está prescrito en el párrafo (e) de esta sección, ningún titular de certificado de explotación, que le sea requerido conducir chequeos bajo un programa de seguridad puede llevar un pasajero bajo custodia de una escolta armada a bordo de una aeronave que requiere chequeo de seguridad, a menos que:

1) La escolta armada sea un oficial de seguridad, y esté autorizado por las autoridades apropiadas para mantener la custodia y control de una persona a bordo de una aeronave;

2) El titular de certificado de explotación haya sido notificado por la entidad gubernamental responsable al menos 1 hora antes o en caso de emergencia tan pronto como sea posible antes de la salida del vuelo:

   i) De la identidad del pasajero que va ser transportado y el vuelo donde se propone llevar el pasajero; y

   ii) Si el pasajero está o no considerado en la máxima categoría de riesgo.

3) Si el pasajero está considerado en la máxima categoría de riesgo, que el pasajero este bajo el control de al menos dos escolta de oficiales de seguridad y ningún otro pasajero puede estar bajo el control de esas dos escoltas oficiales de seguridad;

4) No más de un pasajero, que al titular de certificado de explotación se le haya notificado que está en la categoría de máximo riesgo, puede ser transportado en la aeronave;

5) Si el pasajero no esta considerado en la categoría de máximo riesgo, el pasajero debe estar al menos bajo el control de una escolta oficial de seguridad, y no mas de dos de estas personas pueden ser llevadas bajo el control de una sola escolta oficial de seguridad;

6) Se le asegure al titular de certificado de explotación, antes de la salida, de parte de cada escolta que:

i) El oficial está equipado adecuadamente con los equipos necesarios para usarlo en caso de que haya que controlar al pasajero;

ii) Todo pasajero bajo el control de la escolta oficial de seguridad, ha sido registrado y no tiene encima o cerca de su persona o propiedad cualquier cosa que pueda ser usado como arma mortal o peligrosa.

7) Todo pasajero bajo el control de una escolta oficial de seguridad es:

i) Embarcado antes que los otros pasajeros, si se está embarcando en el aeropuerto donde se origina el vuelo y desembarcado en el destino después que todos los pasajeros hayan desembarcado;

ii) Sentado en el último asiento de atrás de los pasajeros cuando se esté abordando en el aeropuerto donde se origina el vuelo; y

iii) Sentado en un asiento que no esté ubicado cerca de ninguna salida; y

8) La escolta debe sentarse entre el pasajero y el pasillo.

b) Ningún titular de certificado de explotador operando una aeronave bajo el párrafo (a) de esta sección debe:

1) Servir comida, bebida o proporcionar utensilios de metal para comer a un pasajero bajo el control de una escolta oficial de seguridad mientras esté a bordo de la aeronave, a menos que esté autorizado para hacerlo por parte de la escolta;

2) Servir a la escolta o al pasajero bajo el control de la escolta ninguna bebida alcohólica mientras estén a bordo de la aeronave.

c) Toda escolta oficial de seguridad transportado, bajo lo prescrito párrafo (a) de esta sección, debe en todo momento acompañar al pasajero bajo el control de escolta y mantenerlo bajo vigilancia mientras esté a bordo de la aeronave.

d) Ningún escolta oficial de seguridad transportado bajo el párrafo (b) de esta sección o cualquier pasajero bajo el control de escolta puede tomar bebida alcohólicas mientras estén a bordo de la aeronave.

e) Esta sección no aplica al transporte de pasajeros bajo escolta voluntaria de protección.

108.23 Entrenamiento.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe utilizar a una persona como coordinador de seguridad, a menos que dentro de los doce meses calendario anteriores, esa persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de seguridad como esta especificado en el programa de seguridad aprobado del titular de certificado de explotador.

b) Ningún titular de certificado de explotación debe utilizar a una persona como miembro de la tripulación en cualquier vuelo, a menos que dentro de los 12 meses calendario anteriores esa persona haya satisfactoriamente completado el entrenamiento de seguridad requerido por el párrafo 121.417 (b)(3)(v), 135.331 (b)(3)(v), y como está especificado en el programa de seguridad aprobado del titular de certificado de explotador.

Cuando se requiere que el tripulante tome y complete el entrenamiento dentro de un mes calendario y éste lo toma en un mes antes o después de ese mes calendario, se considera que lo tomó dentro del mes calendario requerido.

108.25 Aprobación de programas de seguridad y enmiendas.

a) A menos que sea de otro modo autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, todo titular de certificado de explotador requerido a tener un programa de seguridad para una operación de pasajeros debe remitir su programa de seguridad propuesto a la Autoridad de Aviación Civil, para aprobación al menos 90 días anteriores a la fecha del inicio de las operaciones de pasajeros. Dentro de los 30 días después de recibir el programa, la Autoridad de Aviación Civil, aprueba el programa o notifica al titular de certificado de explotador para que modifique el programa para cumplir con los requisitos aplicables de esta sección.

b) La Autoridad de Aviación Civil, puede enmendar un programa de seguridad aprobado, si determina que la seguridad y el interés público requieren la enmienda, como sigue:

1) La Autoridad de Aviación Civil, notifica al titular de certificado de explotador, por escrito, de la enmienda propuesta, fijando un período de no menos de 30 días dentro de los cuales ella puede remitir información escrita, puntos de vistas y argumentos sobre la enmienda.

2) Después de considerar todo el material aplicable, la Autoridad de Aviación Civil, notifica al titular de certificado de explotación, sobre cualquiera enmienda adoptada o la anulación de la notificación. La notifica y hace efectiva en no menos de 30 días después que el propietario de certificado recibe la notificación, a menos que el titular de certificado de explotación le pida a la Autoridad de Aviación Civil, que reconsidere la enmienda, en tal caso la fecha de efectividad es determinada por la Autoridad de Aviación Civil.

3) Si la Autoridad de Aviación Civil considera que hay una emergencia exigiendo acción inmediata con respecto a seguridad en el transporte aéreo o en el comercio aéreo que hace el procedimiento en este párrafo impracticable o contrario el interés general, la Autoridad de Aviación Civil puede expedir una enmienda, efectiva sin demora, a la fecha que el titular de certificado de explotación recibe la notificación, en este caso la Autoridad de Aviación Civil incorpora los resultados y una declaración breve de razones para ello, en la notificación de la enmienda que será adoptada.

c) Un titular de certificado de explotador puede remitir una solicitud a la Autoridad de Aviación Civil para enmendar su programa. La solicitud debe ser remitida a la Autoridad de

Aviación Civil por lo menos 30 días antes de la fecha que ella propone para que la enmienda sea efectiva, a menos que un período más corto sea permitido por la Autoridad de Aviación Civil. Dentro de 15 días después de recibir una enmienda propuesta, la Autoridad de Aviación Civil, aprueba o niega la solicitud. Dentro de 30 días después de recibir de la Autoridad de Aviación Civil una nota de rechazo para aprobación de la solicitud para enmienda, el solicitante puede pedirle a la Autoridad de Aviación Civil que reconsidere el rechazo para la enmienda.

108.27 Evidencia de cumplimiento.

A solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, todo titular de certificado de explotación debe proporcionar evidencia del cumplimiento con esta sección y su programa de seguridad aprobado.

108.29 Parámetros para inspección de seguridad.

a) Todo titular de certificado de explotación debe asegurarse de que:

1) Toda persona desarrollando una función relacionada a la seguridad para el titular de certificado de explotador, tiene conocimiento del contenido de este, RAD108. Instrucciones aplicables de seguridad y el programa de seguridad del titular del certificado de explotador;

2) Diariamente el coordinador de seguridad de tierra en cada aeropuerto, debe:

i) Revisar todas las funciones de seguridad para una mayor efectividad y cumplimiento de este RAD, el programa de seguridad del titular de certificado de explotador e instrucciones aplicables de seguridad; e

ii) Inmediatamente iniciar las acciones correctivas para todo caso de incumplimiento con este RAD, el programa de seguridad del titular de certificado de explotación y las instrucciones de seguridad aplicables.

b) Los requisitos prescritos en el párrafo (a) de esta sección, se aplican a todas las funciones relacionadas a la seguridad, desarrolladas por el titular del certificado de explotación, ya sea en forma directa por un empleado o por un contratista.

108.31 Requisitos para personal operario de pantallas de revisión.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe utilizar a una persona para realizar la función de revisión, a no ser que la persona sea:

1) Bachiller o un diploma equivalente o una combinación de educación y experiencia que el titular de certificado de explotador determine que esa persona está calificada para desarrollar las labores de su cargo;

2) Aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de color, agudeza visual y auditiva, coordinación física y motora para cumplir con los siguientes parámetros:

i) Los operadores de pantallas que manejan equipos de rayos x, deben ser capaces de distinguir en el monitor de rayos x los parámetros de estándares de la imagen, especificadas en el programa de seguridad del operador, donde el sistema de rayos x muestre colores y el operador debe ser capaz de percibir cada color;

ii) Los operadores que manejan el equipo de pantalla, deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en el equipo de pantalla y explicar el significado de cada uno;

iii) Los operadores de pantalla, deben ser capaces de escuchar y responder a las palabras o armas audibles generadas por el equipo de pantalla en pleno desempeño de verificación;

iv) Los operadores de pantalla que desarrollan búsqueda física u otras operaciones relacionadas, deben ser capaces de manipular efectivamente y completamente el equipo y manejo de otros objetos sujetos al proceso de revisión;

v) Los operadores que desarrollan una revisión mediante palpación o mediante un detector manual deben revisar todas las partes del cuerpo de la persona.

3) La habilidad de leer, hablar y escribir español o hablar ingles lo suficientemente bien para:

i) Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de revisión mediante pantalla;

ii) Leer la información regular en español o en ingles, credenciales, boletos de avión, etiquetas en artículos normalmente encontrados en el proceso de revisión;

iii) Brindar orientación, comprender y responder a preguntas de personas sometidas a la revisión; y

iv) Escribir los reportes de incidentes cometidos, anotaciones en el registro (récord).

4) Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial y especializado requerido por el programa de seguridad del titular de certificado de explotación.

Prohibida su Reproducción

b) Sin contrariar las estipulaciones del párrafo (a)(4) de esta sección, el titular del certificado de explotación puede utilizar a una persona durante parte del proceso de entrenamiento, para llevar a cabo funciones de seguridad bajo una supervisión minuciosa tomando en cuenta que dicha persona, no emita opiniones para permitir a una persona penetrar a una área estéril o a una nave no revisada.

c) Ningún titular de certificado de explotador debe utilizar a una persona para llevar a cabo una revisión, después que dicha persona ha fallado en una prueba relacionada a esa función, hasta que esa persona haya completado satisfactoriamente, el entrenamiento de rehabilitación especificado en el programa de seguridad del titular de certificado de explotación.

d) Todo titular de certificado de explotación debe asegurarse de que el coordinador de seguridad de tierra, lleva a cabo la evaluación anual de cada persona asignada a las labores de revisión y la documente para ver si continúa con su trabajo de revisión de pantalla, previa determinación del coordinador de seguridad de tierra, tomando en cuenta si la persona:

1) No ha sufrido una disminución significativa en cualquiera de sus habilidades físicas, requeridas para desarrollar sus funciones de verificación, desde la última evaluación de dichas habilidades;

2) Tiene un registro (récord) satisfactorio de desempeño y atención a sus labores; y

3) Demuestra poseer conocimientos actuales y habilidades necesarias para desempeñar funciones de verificación, de una forma cortés, vigilantes y efectiva.

e) El párrafo (a) y (b) de esta sección, no se aplica a aquellas funciones de revisión, llevadas a cabo fuera de la República Dominicana, sobre las cuales el titular de certificado de explotación no tiene control operacional.

f) En lugares fuera de la República Dominicana, donde el titular de certificado de explotación no tiene control operacional sobre las funciones de verificación, el titular de certificado de explotación puede utilizar operadores que no cumplan con los requisitos del párrafo (a)(3) de esta sección, pero al menos, un representante calificado, el titular del certificado de explotación debe estar presente mientras los pasajeros del titular del certificado de explotación están siendo sometidos al proceso de seguridad.

Prohibida su Reproducción

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 109

- SEGURIDAD INDIRECTA A EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO

RAD 109 - Seguridad Indirecta a Empresas de Transporte Aéreo

Indice

Sección "A"

109.1 Aplicabilidad.
109.3 Programa de seguridad.
109.5 Programa de seguridad aprobados y enmendados.

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
SEGURIDAD INDIRECTA A EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO
RAD 109

Sección "A"

109.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe las normas que regulan la seguridad de aviación para toda empresa transportadora, incluyendo flete aéreo, toda empresa involucrada directamente en el transporte aéreo de propiedades.

b) Para el propósito de esté RAD "propiedad", significa cargamento embalado.

109.3 Programa de seguridad.

a) Toda empresa transportadora aérea, deberá adoptar un programa de seguridad que:

1) Esté diseñado para prevenir o disuadir la introducción no autorizada de cualquier clase de explosivos o dispositivos incendiarios hacia el interior de un paquete, caja o carta para transportarlos por vía aérea;

2) Esté escrito o firmado por la empresa transportadora o cualquier autoridad delegada;

3) Incluya un sistema de personal de seguridad aceptable para la Autoridad de Aviación Civil; y

4) Esté aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Toda empresa de transporte directo, deberá mantener una copia del programa de seguridad en la oficina principal y una copia completa o partes pertinentes del programa de seguridad o instrucciones apropiadas, donde el cargamento embalado es aceptado. Esta información, deberá estar disponible para inspecciones, si lo requiere la Autoridad de Aviación Civil.

c) Toda empresa de transporte aéreo deberá:

1) Limitar la distribución, revelación y disponibilidad de la información concerniente al programa de seguridad, solo a personas con necesidad operacional de conocerlo;

2) Solicitar a aquellas, mantener toda la información de manera confidencial;

3) Remitir tal información a la Autoridad de Aviación Civil.

109.5 Programa de seguridad aprobados y enmendados.

a) Toda empresa de transporte aéreo deberá, remitir su programa de seguridad a la Autoridad de Aviación Civil.

b) Dentro de 30 días después de recibir el programa, la Autoridad de Aviación Civil, aprobará el programa o notificará a la empresa transportadora de las notificaciones necesarias para la aprobación del mismo.

c) Cualquier persona notificada conforme al párrafo (b) de esta sección, puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil, que reconsidere la notificación de modificación dentro de los 30 días de recibir la nota, excepto en un caso de emergencia que requiera acción inmediata en el interés a la seguridad. El llenado de la solicitud permanecerá pendiente a la decisión de la Autoridad de Aviación Civil.

d) La Autoridad de Aviación Civil, puede ordenar enmiendas de un programa de seguridad aprobado, sí esto es determinado por la seguridad y el interés público. Las enmiendas se hacen como sigue:

1) La Autoridad de Aviación Civil, notificará a la empresa transportadora, por escrito las enmiendas, fijando un período no menos de treinta (30) días, dentro de lo cual ésta remitirá la información escrita, opción y argumentos sobre dichas enmiendas;

2) Después de considerar todo el material relevante, la Autoridad de Aviación Civil, notificará a la empresa transportadora, las enmiendas que deberán hacerse efectivas no menos de treinta (30) días después de recibir la notificación, a menos que ésta pida a la Autoridad de Aviación Civil, que sean reconsideradas las enmiendas, en cuyo caso la fecha de aplicación efectiva es fijada por la Autoridad de Aviación Civil;

3) Si la Autoridad de Aviación Civil, encuentra que existe una emergencia que requiere de una acción inmediata con respecto a la seguridad, contraria a los intereses públicos, la Autoridad de Aviación Civil, puede emitir una enmienda efectiva en la fecha en que el transportador ha sido notificado y no sujeto a obstáculo. En tal caso, la Autoridad de Aviación Civil, incorporará las conclusiones y una nota breve dando las razones para ello, en la nota que será adoptada dentro de la enmienda.

e) Una empresa transportadora, puede someterse, a requisitos de la Autoridad de Aviación Civil, para enmendar su programa. La aplicación debe ser llenada con la Autoridad de Aviación Civil, al menos treinta (30) días antes de la fecha que se propone para que la enmienda sea efectiva, a menos que la Autoridad de Aviación Civil, permita que se haga en un período más corto.

Dentro de los quince (15) días después de entregadas las enmiendas propuestas, la Autoridad de Aviación Civil, aprobará o negará la petición. Dentro de los treinta (30) días después de recibir de la Autoridad de Aviación Civil, la notificación denegada, el solicitante puede pedir a la Autoridad de Aviación Civil, que reconsidere la enmienda rechazada.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 119

- CERTIFICACION : AEROTRANSPORTISTA Y EXPLOTADORES COMERCIALES

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
CERTIFICACION: AEROTRANSPORTISTA Y EXPLOTADORES COMERCIALES
RAD 119

Indice

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad.
119.2 Cumplimiento con el RAD 119.
119.3 Definiciones.
119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones.
119.7 Especificaciones de operaciones.
119.9 Uso de nombre comercial.

Sección "B" – Aplicabilidad de requisitos de operaciones a diferentes tipos de operaciones bajo los RADs 121 y 135 de este Reglamento

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.
119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.
119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales

Sección "C" – Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento

119.31 Aplicabilidad.
119.33 Requisitos generales.
119.35 Solicitud del certificado.
119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo.
119.39 Emisión o negación de un certificado.
119.41 Enmiendas de un certificado.
119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones
119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.
119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones.
119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.
119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (wet lease) y otros arreglos para transportación aérea.
119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.
119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.
119.61 Duración y entrega de certificado y especificaciones de operaciones.
119.63 Operación reciente.
119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121 de este Reglamento.

Indice

119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121 de este Reglamento.
119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135 de este Reglamento.
119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135 de este Reglamento.

Sección "A" – Generalidades

119.1 Aplicabilidad

a) Este RAD aplica a toda persona operando o intentando operar aeronaves civiles-

1) Como un aerotransportista u operador comercial o ambos en comercio aéreo;

2) Cuando un transportador público no está envuelto en operaciones de aviones civiles registrados en la República Dominicana con una configuración de asiento de veinte (20) o más pasajeros, o una capacidad de carga paga de seis mil libras o más.

b) Esta sección prescribe:

1) Los tipos de certificados de explotadores aéreos emitidos por la Autoridad de Aviación Civil, incluyendo certificado de aerotransportista y certificado de operación;

2) Los requisitos de certificación que un operador debe reunir para obtener y portar un certificado que autorice operaciones bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento y especificaciones de operaciones para cada tipo de operación que será conducido y cada clase y tamaño de aeronave que va a ser operada bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

3) Los requisitos que un operador debe reunir para conducir operaciones bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento y en operar cada clase y tamaño de aeronave que está autorizado en sus especificaciones de operaciones;

4) Los requisitos que afectan el arrendamiento con tripulación (wet lease) de aeronaves y otros arreglos para la transportación aérea;

5) Los requisitos para obtener autorización de desviación para ejecutar una operación de emergencia; y

6) Los requisitos para personal de administración para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

c) Las personas sujetas a este RAD deben cumplir los demás requisitos de este Reglamento, excepto donde dichos requisitos estén modificados por o donde requisitos adicionales estén impuestos por los RADs 119, 121 o 135 de este Reglamento.

d) Este RAD no determina las operaciones conducidas bajo los RADs 129, 133 y 137 de este Reglamento.

e) Excepto para operaciones cuando el transporte público no está envuelto, conducido cor aviones que tengan una configuración de asientos para veinte (20) o más pasajeros, excluyendc cualquier asiento requerido de tripulante o una capacidad de carga paga de 6,000 libras o más este RAD no se aplica a-

1) Instrucción de estudiante;

2) Vuelos sin escala de turismo conducidos con aeronaves que tengan una configuración de asientos para treinta (30) o menos pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante y con una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos, que comienzan y terminan en el mismo aeropuerto, y son conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres de dicho aeropuerto;

3) Vuelo ferry o de entrenamiento;

4) Operación de trabajo aéreo, incluyendo-

   i) Pulverización agrícola, siembra, regadío y control de aves;

   ii) Remolque de letreros;

   iii) Fotografía aérea o reconocimiento;

   iv) Prospección pesquera;

   v) Operaciones de helicópteros en construcción o trabajos de reparación (nc se aplica a transportación hacia y desde el sitio de operaciones); y

   vi) Vigilancia de línea de energía eléctrica o tubería.

5) Vuelos de turismo conducidos en globos de aire caliente.

6) Vuelos sin escala conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de salida llevando personas para el propósito de sa. .e paracaídas intencionales.

7) Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 25 millas terrestres del aeropuerto de despegue, sí:

   i) No más de dos (2) pasajeros son transportados en un helicóptero en adición a la tripulación requerida;

   ii) Cada vuelo sea realizado bajo reglas de vuelo VFR diurno;

iii) El helicóptero utilizado, esté certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de cien (100) horas del RAD 91 de este Reglamento;

iv) El operador notifica a la Autoridad de Aviación Civil responsable del área geográfica involucrada por lo menos setentidós (72) horas antes de cada vuelo y suministra cualquier información esencial que la Autoridad de Aviación Civil solicite;

v) El número de vuelos no exceden un total de seis (6) en cualquier año calendario;

vi) Cada vuelo ha sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; y

vii) No se lleve carga dentro o sobre el helicóptero.

119.2 Cumplimiento con el RAD 119

a) Toda persona que solicita y obtiene un certificado de explotación y especificaciones de operaciones bajo los RADs 121 ó 135, debe cumplir además con el RAD 119 de este Reglamento.

119.3 Definiciones

Operación exclusivamente de carga: Significa cualquier operación por compensación o alquiler que no es una operación de transporte de pasajeros o si son transportados pasajeros, son únicamente los especificados en la sección 121.583 (a) ó 135.85 de este Reglamento.

Operación regional: Significa cualquier operación programada conducida por cualquier persona que opera uno de los siguientes tipos de aeronaves con una frecuencia de operaciones de al menos cinco (5) viajes de ida y vuelta por semana sobre por lo menos una ruta entre dos o más puntos de acuerdo con los programas de vuelos publicados:

1) Aviones que no sean propulsados por turbinas que tienen una configuración de asientos para nueve (9) pasajeros o menos, excluyendo el asiento de cada tripulante y una capacidad de carga útil 7,500 libras o menos; o

2) Helicópteros.

Aerotransportista directo: Significa una persona que proporciona o se oferta para proporcionar transportación aérea y tiene control sobre las operaciones ejecutadas en dicha transportación.

Operación doméstica: Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrita en el párrafo (1) de esta definición, en lugares descritos en el párrafo (2) de la misma.

1) Aviones:

Prohibido su reproducción

i) Aviones propulsados por turbinas;

ii) Aviones con una configuración de más de nueve asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones con una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicación:

i) Entre cualquier punto dentro de la República Dominicana.

Peso vacío o peso en vacío: Significa el peso de la estructura, motores, hélices, rotores y equipos fijos. El peso vacío excluye el peso de la tripulación y carga paga; pero incluye el peso de todo lastre fijo, el abastecimiento de todo combustible no utilizable, aceite no drenable, cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total del liquido hidráulico.

Operaciones bandera (flag operation): Significa cualquier operación programada conducida por una persona que opera un avión descrito en el párrafo (1) de esta definición en los lugares descritos en el párrafo (2) de la misma:

1) Aviones:

i) Aviones propulsados por turbinas

ii) Aviones que tienen una configuración de más de nueve (9) asientos para pasajeros, excluyendo cada asiento de tripulante; o

iii) Aviones que tienen una capacidad de carga paga superior a 7,500 libras.

2) Ubicaciones:

i) Entre cualquier punto dentro del territorio de la República Dominicana y cualquier otro punto fuera de la República Dominicana;

ii) El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de que al efecto sean de lugar.

Equipo de aeronave justificable: Significa cualquier equipamiento necesario para la operación de la aeronave. El mismo no incluye equipo o lastre específicamente instalado permanentemente o de otro modo, para el propósito de alterar el peso vacío de una aeronave para alcanzar la máxima capacidad de carga paga.

Clase de operación: Significa una de las varias operaciones que un titular de certificado está autorizado a conducir como está especificado en sus especificaciones de operaciones, tales como domésticas, internacionales, adicionales (charters), regionales o taxi aéreo.

Prohibida su reproducción

Capacidad máxima de carga paga: Significa:

1) Para una aeronave para la cual un peso máximo de cero combustible está prescrito en las especificaciones técnicas aprobadas, el peso máximo de cero combustible, menos el peso vacío, menos todos los equipos justificables de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de tripulación mínima de vuelo, alimentos y bebidas, abastecimiento y equipos relacionados con alimentos y bebidas pero sin incluir combustible o aceite usable.

2) Para todas las otras aeronaves, el peso máximo certificado al despegue, menos el peso vacío, menos todo el equipo justificable de la aeronave y menos la carga de funcionamiento que consiste de la carga mínima de combustible, aceite y tripulación de vuelo. La tolerancia para el peso de la tripulación, aceite y combustible es como sigue:

   i) Tripulación: Peso para cada tripulante requerido por el Reglamento Aeronáutico Dominicano:

      (a) Para tripulantes de cabina masculinos 180 libras.
      (b) Para tripulantes de cabina femeninos 140 libras.
      (c) Para auxiliares de a bordo masculino 180 libras.
      (d) Para auxiliares de abordo femeninos 130 libras.
      (e) Para auxiliares de vuelo no identificados por género 140 libras.

   ii) Aceite: La capacidad de aceite que está especificada en la hoja de datos certificado de tipo.

   iii) Combustible: El peso mínimo de combustible requerido por este Reglamento Aeronáutico Dominicano aplicable para un vuelo entre puntos domésticos bajo condiciones de tiempo VFR que no involucre operaciones prolongadas sobre agua.

Peso máximo de cero combustible: Significa el peso máximo permisible de una aeronave sin ningún combustible o aceite disponible. La cifra del peso de cero combustible puede encontrarse en la hoja de datos del certificado de tipo de la aeronave, el manual de vuelo aprobado de la aeronave o en ambos.

Taxi aéreo: Significa una operación nacional o internacional no programada conducida por una persona bajo el RAD135, como sigue:

i) Aviones que tienen una configuración de hasta diecinueve (19) asientos excluyendo cada asiento de tripulante;
ii) Aviones que tienen una capacidad de carga paga de hasta 12,500 libras;

iii) Aviones bimotores para vuelos internacionales;

iv) Helicópteros para vuelos nacionales.

Operación a demanda: Significa cualquier operación por compensación o paga de transporte de pasajeros conducidos como un chárter público o cualquier operación en que el tiempo de salida, lugar de salida y lugar de llegada son específicamente negociados con el cliente o con su representante.

Operación de transporte de pasajeros: Significa cualquier operación de aeronaves transportando una persona, a menos, que únicamente las personas a bordo de la aeronave sean aquellos identificados en la sección 121.583 ó 135.85 de éste reglamento como es aplicable. Una aeronave utilizada en una operación de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo en adición a los pasajeros.

Base Principal de Operaciones: Significa la ubicación principal de operación de un titular de certificado como está establecido en su certificado.

Aeropuerto regular: Significa un aeropuerto usado por un titular de certificado en operaciones programadas y listada en sus especificaciones de operaciones,

Operación programada: Significa cualquier operación pública de transporte de pasajeros por compensación o paga conducido por un transportistas aéreo o explotador comercial para el cual el titular de certificado o su representante ofrece por adelantado el lugar de partida, tiempo de partida y lugar de llegada. La misma no incluye ninguna operación de transporte de pasajeros que sea conducida como una operación de charter público.

Arrendamiento con tripulación (Wet Lease): Significa cualquier arreglo de arrendamiento por medio del cual una persona acuerda proporcionar una aeronave completa y por lo menos un tripulante. Un arrendamiento con tripulación no incluye un arreglo de código compartido.

119.5 Certificaciones, autorizaciones y prohibiciones

a) Una persona autorizada por la Autoridad de Aviación Civil para conducir operaciones como un aerotransportista le será emitido un certificado de explotador.

b) Una persona quien no está autorizada a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil a conducir operaciones como operador comercial nacional se le emitirá un certificado de operaciones.

c) Una persona quien no está autorizado a conducir operaciones de transportador aéreo directo, pero que está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil a conducir operación cuando transportación pública no está envuelto como un operador de aviones civiles registrado en la República Dominicana, con una configuración de asientos de veinte (20) o más pasajeros o una capacidad de carga paga máxima de 6,000 libras o más, le será emitido un certificado de operación.

d) Una persona autorizada, involucrada en transporte público bajo los RADs121 y 135 de este Reglamento o ambos se le emitirá solamente un certificado autorizándole el transporte público, no obstante, de la clase de operación o la clase o tamaño de la aeronave a ser operada.

e) Una persona autorizada para involucrarse en transporte no público o privado bajo el RAD 135 de este Reglamento, se le emitirá solamente un certificado autorizando el transporte, no obstante, la clase de operación o la clase de tamaño de la aeronave a ser operada.

f)Una persona conduciendo operaciones bajo más de un párrafo de las secciones 119.21, 119.23 ó 119.25, conducirán esas operaciones en cumplimiento con-

1) Los requisitos especificados en cada párrafo de esas secciones para la clase de operación conducida bajo ese párrafo; y

2) Las autorizaciones apropiadas, limitaciones y procedimientos especificados en las especificaciones de operaciones para cada clase de operación.

g) Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como operador comercial, sin o en violación de un apropiado certificado y las especificaciones de operaciones apropiadas. Ninguna persona puede operar como explotador aéreo directo o como un operador comercial en violación de cualquier desviación o exención autorizada si es emitida a esa persona o al representante de ella.

h) Una persona poseedora de un certificado de operación autorizando operaciones de transporte no común o privada no conducirá cualquier operación en transporte común. Una persona poseedora de un certificado de transportador aéreo o certificado de operación autorizando operaciones de transporte público no conducirá cualquier operación en transporte no público.

i) Ninguna persona debe operar como explotador comercial sin poseer la capacidad económica apropiada requerida por la Autoridad de Aviación Civil.

j)El titular del certificado bajo este RAD no puede operar aeronaves bajo los RADs 121 ó 135 de este reglamento en un área geográfica a menos que sus especificaciones de operaciones específicamente autorice al titular del certificado operar en esa área.

119.7 Especificaciones de operaciones

a) Todas las especificaciones de operaciones de un titular de certificado deben contener:

1) Las autorizaciones, limitaciones y ciertos procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación, si es aplicable debe ser conducida; y

2) Ciertos otros procedimientos bajo los cuales cada clase y tamaño de aeronave a de ser operada.

b) Excepto para párrafos de especificaciones de operaciones que identifiquen tipos de operaciones, las especificaciones de operaciones no son una parte de un certificado.

119.9 Uso de nombre comercial

a) El titular del certificado operando bajo este RAD no debe operar una aeronave bajo los RADs 121 y 135 de este Reglamento, utilizando un nombre comercial que no sea el que aparezca en las especificaciones de operaciones de dicho titular del certificado.

b) A menos que no sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona debe operar una aeronave bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento, a menos que el nombre del titular del certificado que está operando la aeronave o el explotador esté exhibido en forma legible en la aeronave y esté claramente visible desde el exterior de la aeronave para una persona que esté parado en tierra en todo momento, excepto durante el tiempo de vuelo. El medio de exhibir el nombre en la aeronave y su facilidad de lectura debe ser aceptable por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "B"- Aplicabilidad de Requisitos de Operaciones a Diferentes Tipos de Operaciones Bajo los RADs 121 y 135 de este Reglamento

119.21 Explotadores comerciales comprometidos en transporte público doméstico.

a) Toda persona que conduce operaciones de aviones como un explotador comercial comprometido en transporte público de personas o propiedades por compensación o alquiler en comercio aéreo, deberá cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en la sección "C" de este RAD y deberá conducir sus:

1) Operaciones domésticas se le emitirán de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 de este Reglamento y especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

2) Operaciones internacionales de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 de este Reglamento y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones de acuerdo con los requisitos;

3) Operaciones no regulares de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 121 de este Reglamento y se le emitirán especificaciones de operaciones para aquellas operaciones de acuerdo con los requisitos. Sin embargo, basado en una determinación de la seguridad del comercio aéreo, el Director puede autorizar que esas operaciones sean conducidas bajo el párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección.

4) Operaciones regionales (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 de este Reglamento y deberán serles expedidas las especificaciones para esas operaciones de acuerdo con esos requisitos.

5) Operaciones en demanda de acuerdo con los requisitos aplicables al RAD 135 de este Reglamento y deberán serles expedidas las especificaciones de operaciones de acuerdo con esos requisitos.

b) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (4) de esta sección, pueden conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (1) o (a) (2) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

c) Las personas que están sujetas a los requisitos del párrafo (a) (5) de esta sección, pueden conducir operaciones de acuerdo con los requisitos del párrafo (a) (3) de esta sección, siempre que se obtenga la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

119.23 Explotadores comprometidos en operaciones de transporte de pasajeros, operaciones de carga o ambas con aviones cuando el transporte público no está envuelto.

a) Toda persona que conduzca operaciones en que el transporte público no esta envuelto con aviones que tengan una configuración de pasajeros de veinte (20) o más asientos, excluyendo los asientos de cada tripulante, o una capacidad de carga útil 6,000 libras o más debe, a menos que una

autorización sea emitida, cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones operaciones.

b) Toda persona que conduzca un transporte no público (excepto como está estipulado en sección 91.501 (b) de este Reglamento) u operaciones de transporte privado por compensación alquiler con aviones que tengan una configuración de asientos de veinte (20) pasajeros ó mer excluyendo cada asiento para tripulante y una capacidad de carga útil menor de 6,000 libras debe-:

1) Cumplir con la certificación y requisitos de las especificaciones de operaciones en sección "C" de este RAD.

2) Conducir esas operaciones de acuerdo con los requisitos del RAD 135 de e Reglamento, excepto para aquellos requisitos aplicables únicamente a operacio regionales (commuter); y

3) Tener especificaciones de operaciones emitidas de acuerdo con esos requisitos.

119.25 Operaciones de helicópteros: Explotadores aéreos directos y operadores comerciales.

Toda persona que conduce operaciones de helicóptero por compensación o alquiler, d cumplir con los requisitos de certificación y las especificaciones de operaciones de la sección "C" este RAD y debe conducir sus:

a) Operaciones regionales (commuter) de acuerdo con los requisitos aplicables del R 135 de este reglamento y se le emitirán especificaciones de operaciones para e operaciones de acuerdo con esos requisitos;

b) Operaciones en demanda de acuerdo con los requisitos aplicables del RAD 135 de e Reglamento y se le emitirán especificaciones de operaciones para esas operaciones acuerdo con esos requisitos.

Sección " C "- Certificación, especificaciones de operaciones y ciertos requisitos adicionales para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

119.31 Aplicabilidad

Esta sección establece los requisitos de certificación y ordena el contenido de las especificaciones de operaciones y ciertos otros requisitos para operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

119.33 Requisitos generales

a) Una persona no puede operar como un explotador comercial, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana.

2) Obtenga un certificado de explotador; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que mandan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

b) Una persona no puede operar como un explotador y conducir operaciones de aeronave de comercio de pasajeros o carga por compensación o alquiler bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento, a menos que esa persona:

1) Sea un ciudadano de la República Dominicana;

2) Obtenga un certificado de explotación y aéreo; y

3) Obtenga las especificaciones de operaciones que ordenan las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

c) Todo solicitante de un certificado operando bajo este RAD y todo solicitante para especificaciones de operaciones autorizando un nuevo tipo de operación que esté sujeta a los RADs 121.163 ó 135.145 de este Reglamento, deberá conducir operaciones de prueba como sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, durante el proceso de aplicación de autoridad para conducir operaciones bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento que debería aplicar si el solicitante fuere completamente certificado. La Autoridad de Aviación Civil emitirá una carta de autorización a cada persona declarando varias autoridades bajo los cuales los exámenes de prueba deberán ser conducidos.

119.35 Solicitud del certificado.

a) Una persona que solicite a la Autoridad de Aviación Civil un certificado de explotador para operar bajo este Reglamento (el solicitante) debe someter una solicitud:

1) En un formulario y manera descrita por la Autoridad de Aviación Civil; y

2) Conteniendo cualquier información que la Autoridad de Aviación Civil requiera del solicitante.

b) Todo solicitante debe someter la solicitud a la Autoridad de Aviación Civil por lo menos noventa (90) días antes de la fecha de intención del inicio de las operaciones.

c) Todo solicitante en procura de la emisión original de un certificado de explotación para el propósito de conducir operaciones de transporte público entre provincias bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento, debe someter una solicitud en una forma y manera señalada por el Director de la Autoridad de Aviación Civil que en cuya área el solicitante se propone establecer o ha establecido su base principal de operaciones para sus operaciones.

d) Toda solicitud sometida bajo el párrafo (c) de esta sección, debe contener una declaración firmada demostrando lo siguiente:

1) Para solicitantes corporativos:

i) El nombre y dirección de cada accionista que posee el 5% o más del total de las acciones con derecho a voto de la corporación, y si ese accionista no es el propietario beneficioso exclusivo de la acción, el nombre y dirección de cada propietario beneficioso. Un individuo está considerado a poseer la acción apropiada, directa o indirectamente por o para su esposo o esposa, hijos, nietos (as) o padres.

ii) El nombre y dirección de cada director, cada funcionario y cada persona que sea empleado o que será empleada en una posición administrativa descrita en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

iii) El nombre y dirección de toda persona que controla o está controlada directamente o indirectamente por el solicitante y toda persona bajo control directo ó indirecto con el solicitante.

2) Para solicitantes no-corporativos:

i) El nombre y dirección de cada persona que tenga un interés financiero en eso; el solicitante no.corporativo y la naturaleza y extensión de ese interés.

ii) El nombre y dirección de toda persona empleada o que será empleada en una posición administrativa señalada en las secciones 119.65 y 119.69, como sea aplicable.

e) En adición, todo solicitante en procura de la emisión original de un certificado de explotación bajo el párrafo © de esta sección, debe someter con su solicitud una declaración firmada demostrando lo siguiente:

1) La información financiera listada en el párrafo (h) de esta sección; y

2) La naturaleza y alcance (envergadura) de una operación pretendida, incluyendo el nombre y dirección de cada persona, si existe alguna con quien el solicitante tenga un contrato para proveer servicios como un operador comercial y el alcance, naturaleza, fecha y duración de cada uno de los contratos.

f) Todo solicitante para, o titular de un certificado emitido bajo el párrafo © de esta sección, debe notificar al Director dentro de los diez (10) días siguientes-

1) Un cambio en cualesquiera de las personas o los nombres y direcciones de alguna de las personas sometidas al Director bajo el párrafo (d) (1) ó (d) (2) de esta sección: o

2) Un cambio en la información financiera sometida al Director bajo el párrafo (g) de esta sección que ocurre mientras la solicitud para la emisión está pendiente ante la Autoridad de Aviación Civil y que podría hacer la situación financiera del solicitante sustancialmente menos favorable que la originalmente reportada.

g) Todo solicitante en procura de la emisión original de un certificado de explotación bajo el párrafo © de esta sección debe someter la siguiente información financiera:

1) Una hoja de balance que muestra bienes (activos), pasivos y valor neto, a partir de una fecha no mayor de los sesenta (60) días antes de la fecha de la solicitud.

2) Una lista detallada del conjunto de compromisos con más de sesenta (60) días vencidos en la fecha de la hoja de balance, si existe, señalando el nombre y dirección de cada acreedor, una descripción del compromiso y el monto, y la fecha de vencimiento del compromiso.

3) Una lista detallada de reclamos en litigación, si existen, contra el solicitante a partir de la fecha de la solicitud señalando el nombre y dirección de cada reclamante y una descripción y la cantidad del reclamo.

4) Una proyección detallada de la operación propuesta cubriendo seis (6) meses completos después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo-

i) La cantidad y fuente estimada de ingresos tanto operacionales como no.operacionales, incluyendo la identificación de sus contratos, generadores de entradas existentes y anticipadas, e ingresos estimados por milla u hora de operación por tipo de aeronave;

ii) La cantidad estimada de gastos operacionales por gastos de clasificación objetiva; y

iii) Estimada ganancia neta o pérdida durante el período.

5) Un estimado del dinero en efectivo que se necesitará para las operaciones propuestas durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, incluyendo-

i) La adquisición de propiedad y equipo (explique);

ii) Retiro de deuda (explique)

iii) Capital adicional para trabajo (explique)

iv) Pérdidas operacionales que no sean depreciación y amortización (explique); y

v) Otros (explique)

6) Un estimado del efectivo que estará disponible durante los primeros seis (6) meses después del mes en que se espera que el certificado sea emitido, de-

i) Venta de propiedad o equipo de vuelo (explique)

ii) Nueva deuda

iii) Nueva inversión (explique)

iv) Reducción del capital de trabajo (explique)

v) Operaciones (ganancias) (explique)

vi) Depreciación y amortización (explique); y

vii) Otros (explique);

7) Un programa de cobertura de seguro en efecto sobre la fecha de la hoja de balance señalando las compañías de seguro; números de póliza, tipos, cantidades y período de cobertura; y condiciones especiales, exclusiones y limitaciones.

8) Cualquier otra información financiera que el Director requiera, que le permita determinar que el solicitante tiene suficientes recursos financieros para

conducir sus operaciones con el grado de seguridad requerido en el interés público.

h) Toda declaración financiera que contenga información financiera requerida por el párrafo (g) de esta sección, debe estar basada sobre cuentas preparadas y mantenidas sobre una base de acumulación de fondos de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados sobre una base consistente, y debe contener el nombre y dirección de la firma de contadores públicos del solicitante, si existe. La información sometida debe estar firmada por un funcionario, propietario, socio del solicitante o titular del certificado.

119.37 Contenido de un certificado de explotador aéreo

El certificado de explotador aéreo incluye:

a) El nombre del titular del certificado;

b) La localización de la base principal de operaciones del titular;

c) El número del certificado;

d) La fecha de expedición y periodo de validez

e) Descripción de los tipos de operaciones autorizadas

f) Tipos de aeronaves cuyo uso, esta autorizado; y

j) Zonas de operación o rutas autorizadas.

119.39 Emisión o negación de un certificado

a) A un solicitante puede expedírsele un certificado de explotador de servicio aéreo después de una investigación, si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que el solicitante:

1) Reúne los requisitos aplicables a este RAD;

2) Posee la capacidad económica aplicable al tipo de operaciones a ser conducidas por la Autoridad de Aviación Civil;

3) Está adecuada y propiamente equipada de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y está apta para conducir una operación segura bajo las disposiciones apropiadas de los RADs 121 ó 135 de este Reglamento y especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD.

b) Una solicitud para un certificado puede ser denegada si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que:

1) El solicitante no está adecuadamente equipado o no está apto para conducir operaciones seguras bajo este Reglamento;

2) El solicitante tuvo anteriormente un certificado de explotación, el cual le fue revocado;

3) El solicitante intenta ocupar una posición gerencial clave descrita en las secciones 119.65 (a) ó 119.69 (a), (la que sea aplicable), con un individuo que contribuyó materialmente a las circunstancias que causaron la revocación o que causó el proceso de revocación.

4) Un individuo que tendrá o tiene control sustancial de propiedad con el solicitante, tiene el mismo o similar control o interés en un titular de certificado, a quien le fue revocado el certificado o esta en proceso de ser revocado y ese individuo contribuyó materialmente a las circunstancias que causará la revocación o que causo el proceso de revocación.

119.41 Enmiendas de un certificado

a) La Autoridad de Aviación Civil puede enmendar cualquier certificado emitido bajo este RAD sí:

1) La Autoridad de Aviación Civil determina bajo el Código Aeronáutico y este Reglamento, que la seguridad en comercio aéreo y el interés público requiere la enmienda; o

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la Autoridad de Aviación Civil determina que la seguridad en comercio aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Cuando la Autoridad de Aviación Civil propone emitir una orden enmendando, suspendiendo o revocando todo o parte de un certificado, el procedimiento a seguir será el establecido en el artículo 161 de la ley 505.

c) Cuando el titular solicita una enmienda de certificado, es el procedimiento el siguiente:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar su certificado con la Autoridad de Aviación Civil al menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto, a menos que la Autoridad de Aviación Civil apruebe hacerla dentro de un periodo más corto, y

2) La solicitud deber ser sometida a la Autoridad de Aviación Civil, de la forma y manera ordenada por la Autoridad de Aviación Civil.

Prohibido su Reproducción

d) Cuando un titular de certificado busca la reconsideración de una decisión de la Autoridad de Aviación Civil concerniente a las enmiendas de un certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La petición para reconsideración debe ser hecha dentro de treinta (30) días después que el titular de certificado reciba la información del rechazo; y

2) El titular de certificado debe hacer petición para reconsideración a la Autoridad de Aviación Civil.

119.43 Obligaciones del titular del certificado a mantener las especificaciones de operaciones.

a) Todo titular de certificado debe mantener un juego completo y separado de sus especificaciones de operaciones en su base principal de operaciones.

b) Todo titular de certificado deberá introducir extractos pertinentes de sus especificaciones de operaciones o referencias de esas en su manual y deberá:

1) Identificar claramente cada uno de los extractos como una parte de sus especificaciones de operaciones;

2) Declarar que el cumplimiento con cada requisito de las especificaciones de operaciones es obligatorio.

c) Todo titular de certificado deberá mantener informado a todos sus empleados y personal en general usados en sus operaciones de las provisiones de sus especificaciones de operaciones que aplican a las obligaciones y funciones de esos empleados y personal en general.

119.47 Mantenimiento de una base principal de operaciones, base mayor de operaciones y base mayor de mantenimiento. Cambio de dirección.

a) Todo titular de certificado debe mantener una base principal de operaciones. Todo titular de certificado puede también establecer una base mayor de operaciones y una base principal de mantenimiento, la cual puede esta localizada en el mismo lugar de la base principal de operaciones o en localizaciones separadas.

b) Por lo menos con treinta (30) días antes de intentar un cambio de dirección en su base mayor de operaciones o su base mayor de mantenimiento, un titular de certificado debe proveer notificación escrita a la Autoridad de Aviación Civil.

119.49 Contenido de las especificaciones de operaciones

a) Todo titular de certificado conduciendo operaciones domésticas, internacionales o regionales (commuter) debe obtener especificaciones de operaciones que contengan lo siguiente:

1) El lugar específico de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como el punto principal de contacto para correspondencia entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y la dirección postal del agente para servicio del titular;

2) Capacidad económica requerida por la Autoridad de Aviación Civil;

3) Tipo de aeronave, matrículas y números de serie de cada aeronave autorizada para uso, cada aeropuerto regular o alterno al ser usado en operaciones programadas y excepto para operaciones regionales (commuter), cada aeropuerto de reabastecimiento de combustible:

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (a) (4) de esta sección, en sus especificaciones de operaciones por medio el listado general de sus artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando una aeronave o aeropuerto no listado en sus especificaciones de operaciones.

4) Tipos de operaciones;

5) Limitaciones de aeropuerto;

6) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos de fuselaje, motores, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia;

7) Autorización para el método de controlar peso y balance del avión;

8) Requisitos de intercambio de equipos interlíneas. Si es pertinente;

9) Información de arrendamiento de aeronave, requerido por la sección 119.53 (c) de este RAD;

10) Cualquier desviación y exclusión autorizada concedida de cualquier requisito de este Reglamento; y

11) Cualquier otro requisito que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

b) Todo titular **de certificado conduciendo** operaciones no regular debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo todo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular y, si es diferente, la dirección que deberá servir como punto primario de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, y el nombre y dirección postal del agente de servicio del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado pueda operar;

3) Referencia a la autoridad económica expedida por la Autoridad de Aviación Civil, si es requerida;

4) Tipo de avión, marcas de registración y número de serie de cada avión autorizado para su uso:

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil, con respecto a forma y contenido, el titular de certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo (b) (4) de esta sección en sus especificaciones de operaciones, por mantener un listado general de esos artículos y por referir a la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones;

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave que no esté en el listado.

5) Tipos de operaciones autorizadas;

6) Autorización y limitaciones para rutas y áreas de operaciones;

7) Aeropuerto especial, autorizaciones y limitaciones;

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones, chequeos de turbinas, motores, hélices, accesorios y equipos de emergencia;

9) Autorización para el método de control de peso y balance de la aeronave;

10) Información de wet lease de aeronaves requeridas por la sección (c);

11) Cualquier autorización o requerimiento para conducir operaciones suplementarias como está previsto en la sección 119.21 (a) (3);

12) Cualquier desviación y exclusión autorizada de cualquier requerimiento de este RAD;

13) Cualquier otro artículo que la Autoridad de Aviación Civil determine si es necesario.

c) Todo titular de certificado conduciendo operaciones en demanda debe obtener especificaciones de operaciones conteniendo lo siguiente:

1) La localización especifica de la base principal de operaciones del titular de certificado y si es diferente la dirección que deberá servir como punto principal de contacto para correspondencias entre la Autoridad de Aviación Civil y el titular, el nombre y dirección postal del agente para servicios del titular;

2) Otros nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado puede operar;

3) Referencia a la capacidad económica requerida por la Autoridad de Aviación Civil;

4) Tipo y área de operaciones autorizadas;

5) Categoría y clase de aviones que pueden ser usados en esas operaciones;

6) Tipo de avión, matricula y número de serie de toda aeronave que este sujeta a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por la sección 135.411 (a) (2) de este Reglamento:

   i) Sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil con respecto a forma y contenido, el titular del certificado puede incorporar por referencia los artículos listados en el párrafo © (6) de esta sección en las especificaciones de operaciones del titular por mantener un listado general de esos artículos y por referencia la lista especifica en el párrafo aplicable de las especificaciones de operaciones.

   ii) El titular de certificado no puede conducir ninguna operación usando cualquier aeronave no listada.

7) Matricula de toda aeronave que esté para ser inspeccionada bajo un programa aprobado de inspección de aeronave bajo la sección135.419 de este Reglamento.

8) Limitaciones de tiempo o normas para determinar limitaciones de tiempo, para reparaciones mayores (overhaul), inspecciones y chequeos para fuselaje, motor, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia de aeronaves que están sujetas a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad requerido por la sección 135.411 (a) (2) de este Reglamento.

9) Artículos adicionales de mantenimiento requeridos por la Autoridad de Aviación Civil bajo la sección 135.421 de este Reglamento.

10) Informe de arrendamiento de avión con tripulación requerido por la sección 119.53 ©.

11) Cualquier desviación o excepción autorizada de requisito de este Reglamento.

12) Cualquier otro dato que la Autoridad de Aviación Civil determine que es necesario.

119.51 Enmiendas a las especificaciones de operaciones

a) La Autoridad de Aviación Civil puede enmendar cualquiera de las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD sí:

1) La Autoridad de Aviación Civil determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público requieren la enmienda; y

2) El titular de certificado solicita la enmienda y la Autoridad de Aviación Civil determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten la enmienda.

b) Excepto como está estipulado en el párrafo (e) de esta sección, cuando la Autoridad de Aviación Civil inicia una enmienda a las especificaciones de operaciones de un titular de certificado, el siguiente procedimiento aplica:

1) La Autoridad de Aviación Civil notifica al titular por escrito de la enmienda propuesta,

2) La Autoridad de Aviación Civil fija un período razonable (pero no menos de siete (7) días) dentro de los cuales el titular debe someter información escrita, datos y argumentos sobre la enmienda.

3) Después de considerar todo el material presentado, la Autoridad de aviación Civil notifica al titular de:

i) La adopción de la enmienda propuesta;

ii) La adopción parcial de la enmienda propuesta; o

iii) El retiro de la enmienda propuesta.

4) Si la Autoridad de Aviación Civil emite una enmienda a las especificaciones de operaciones, la misma será efectiva no antes de treinta (30) días después que el titular reciba la información a menos que:

i) La Autoridad de Aviación Civil encuentra que bajo el párrafo (e) de esta sección hay una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad que existe en transporte aéreo; o

ii) La petición del titular para reconsideración de la enmienda bajo el párrafo (d) de esta sección.

c) Cuando el titular del certificado solicita una enmienda a sus especificaciones de operaciones, el siguiente proceso aplica:

1) El titular del certificado debe llenar una solicitud para enmendar sus especificaciones de operaciones:

i) Por lo menos noventa (90) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda a entrar en efecto, a menos que un tiempo más corto sea aprobado en casos de fusiones, adquisiciones de derechos operacionales de aerolíneas que requieran una evaluación adicional de seguridad (ejemplo prueba de eficiencia), cambios en el tipo de operación como lo define la sección 119.3, continuación de operaciones luego de una suspensión como resultado de la quiebra o la introducción inicial de una aeronave no antes aprobada en operaciones de explotador comercial.

ii) Por lo menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por el solicitante para la enmienda entrar en efecto en todos los otros casos.

2) La solicitud debe ser sometida a la Autoridad de Aviación Civil de forma y manera que esta lo requiera.

3) Después de considerar todo el material presentado, la Autoridad de Aviación Civil notifica al solicitante de:

i) La adopción de lo aplicado para enmienda;

ii) La adopción parcial de lo aplicado para enmienda; o

iii) La negación de lo aplicado para enmienda. El titular del Certificado puede pedir una reconsideración de la negación bajo el párrafo (d) de esta sección.

4) Si la Autoridad de Aviación Civil aprueba la enmienda, siguiendo la coordinación con el titular de certificado respecto a su implementación, la enmienda es efectiva en la fecha que la Autoridad de Aviación Civil apruebe esta.

d) Cuando el titular del certificado busca la reconsideración de una decisión de la Autoridad de Aviación Civil concerniente a la enmienda de especificaciones de operaciones, el siguiente procedimiento aplica:

1) El titular de certificado puede pedir una reconsideración de esta decisión dentro de los treinta (30) días de la fecha en que reciba la comunicación de negación de la enmienda a sus especificaciones de operaciones, o de la fecha que el reciba la comunicación de un inicio de enmienda de la Autoridad de Aviación Civil que aplica a sus especificaciones de operaciones.

2) El titular de certificado debe dirigir su petición a la Autoridad de Aviación Civil para su consideración.

3) Una petición para reconsideración si es llenada dentro del período de treinta (30) días, suspende la efectividad de cualquier enmienda emitida por la Autoridad de Aviación Civil, a menos que la Autoridad de Aviación Civil haya encontrado bajo el párrafo (e) de esta sección, que existe una emergencia requiriendo acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo.

4) Si una petición para reconsideración no es llenada dentro de los treinta días, el procedimiento del párrafo © de esta sección aplica.

e) Si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que existe una emergencia que requiera acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo, que hace el procedimiento fijado en esta sección impracticable o contrario al interés público:

1) La Autoridad de Aviación Civil enmienda las especificaciones de operaciones y hace la enmienda efectiva el día que el titular recibe notificación.

2) En la notificación al titular de certificado, la Autoridad de Aviación Civil expone las razones a que en su opinión existe una emergencia que requiere acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo o que hace esta impracticable o contrario al interés público para aplazar la efectividad de la enmienda.

119.53 Arrendamiento de aeronave con tripulación (Wet Lease) y otros arreglos para transportación aérea.

a) A menos que sea autorizado de otro modo por la Autoridad de Aviación Civil, previo a conducir operaciones que envuelvan contratos de arrendamiento con tripulación (wet lease), cada titular de certificado bajo este RAD, autorizado para conducir operaciones de transporte público deberá proveer a la Autoridad de Aviación Civil de una copia del contrato de arrendamiento (wet lease) a ser ejecutado que lo autoriza a arrendar el avión a cualquier otra persona comprometida en operaciones de transporte público, incluyendo aerotransportistas extranjeros o cualquier otro extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana.

b) Ningún titular del certificado operando bajo este RAD puede arrendar en (wet lease) de un aerotransportista extranjero no autorizado para realizar operaciones de transporte público.

c) Al recibo de una copia de un contrato de arrendamiento con tripulación (wet lease), la Autoridad de Aviación Civil determina cual persona del acuerdo tiene el control operacional del avión y emite enmiendas a las especificaciones de operaciones de cada persona del acuerdo como sea necesario. El arrendatario debe proveer la siguiente información para ser incorporada dentro de las especificaciones de operaciones de ambas personas, como es necesario:

1) Los nombres de las personas envueltas en el contrato y la duración del mismo.

2) La nacionalidad y matriculas de cada aeronave envuelta en el acuerdo.

3) El tipo de operación (Internacional, No Regular).

4) Los aeropuertos o áreas de operaciones.

5) Una declaración especificando la persona considerada para tener control operacional y las horas, aeropuertos o áreas bajo las cuales tal control operacional es ejercido.

d) Al hacer la determinación del párrafo © de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil considerará lo siguiente:

1) Tripulación y entrenamientos.

2) Aeronavegabilidad y cumplimiento de mantenimiento.

3) Despacho.

4) Dar servicios a la aeronave.

5) Programación

6) Cualquier otro dato que la Autoridad de Aviación Civil considere pertinente.

e) Otros arreglos para transporte aéreo: Excepto como está previsto en el párrafo (f) de esta sección, un titular de certificado operando bajo los RADs 121 y 135 de este Reglamento no puede conducir ninguna operación para otro titular de certificado operando bajo este RAD o un aerotransportista extranjero operando bajo el RAD 129 de este Reglamento, o un extranjero comprometido en transporte público completamente fuera de la República Dominicana, a menos que éste posea la capacidad económica requerida para autoridad competente, y si es autorizada bajo sus especificaciones de operaciones para conducir el mismo tipo de operaciones como es definido en la sección 119.3.

f) Un titular de certificado puede bajo este RAD, si está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil en el caso de operaciones domésticas, regionales (commuter) e internacionales o la Autoridad de Aviación Civil en el caso de operaciones de transporte público local, conducir uno o más vuelos para pasajeros que estén varados por la cancelación de sus vuelos

programados. Estos vuelos deben ser conducidos bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento aplicable a operaciones en demanda.

119.57 Obtención de autorización de desviación para cumplir una operación de emergencia.

a) En condiciones de emergencia la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviaciones, sí:

1) Esas operaciones necesitan la transportación de personas o abastecimientos para la protección de vidas o propiedades; y

2) La Autoridad de Aviación Civil encuentra que esa desviación es necesaria para la conducción de las operaciones.

b) Cuando la Autoridad de Aviación Civil autoriza desviaciones para operaciones bajo condiciones de emergencia:

1) La Autoridad de Aviación Civil emitirá una enmienda apropiada a las especificaciones de operaciones del titular de certificado; o

2) Si la naturaleza de la emergencia no permite puntualmente la enmienda de las especificaciones de operaciones:

i) La Autoridad de Aviación Civil puede autorizar una desviación oralmente; y

ii) El titular de certificado deberá proveer la documentación que describan la naturaleza de la emergencia a la oficina de la Autoridad de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas después de completar la operación.

119.59 Conducción de pruebas e inspecciones.

a) En cualquier momento y lugar el director puede conducir una inspección o prueba para determinar si un titular de certificado bajo este RAD está cumpliendo con el Reglamento aplicable, el certificado con las especificaciones de operaciones del titular de certificado.

b) El titular de certificado debe:

1) Tener disponible para la Autoridad de Aviación Civil en la base principal de operaciones:

i) El certificado de explotación y las especificaciones de operaciones del titular; y

ii) Un listado actual que incluirá la ubicación y personas responsables de cada registración (record), documento y reporte requerido para ser mantenido por el titular del certificado.

2) Permitir al director hacer cualquier prueba e inspección para determinar el cumplimiento relativo a cualquier asunto indicado en el párrafo (a) de esta sección.

c) Todo empleado o persona utilizado por el titular que sea responsable de llevar su registro (record) debe tener los mismos asequibles a la Autoridad de Aviación Civil.

d) La Autoridad de Aviación Civil puede determinar la capacidad continua de un titular de certificado para mantener ese certificado y/o especificaciones de operaciones en cualquiera de los asuntos listados en el párrafo (a) de esta sección o cualesquiera otros apropiados.

e) El incumplimiento de un titular de certificado en tener disponible para la Autoridad de Aviación Civil cualquier registro (record) mediante documento o reporte es base para la suspensión de todo o parte del certificado del titular y las especificaciones de operaciones.

119.61 Duración y entrega de certificado y especificaciones de operaciones

a) Un certificado de explotador emitido bajo este RAD es efectivo hasta que:

1) El titular de certificado entrega al director; o

2) El Director suspende o revoca o de otro modo termina el certificado.

b) Las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD o los RADs 121 ó 135 de este Reglamento son efectivas a menos que:

1) La Autoridad de Aviación Civil la suspenda, revoque o de otra manera terminen el certificado;

2) Las especificaciones de operaciones son enmendadas como está estipulado en la sección 119.51 de este RAD;

3) El titular de certificado no conduce un tipo de operación por más del tiempo especificado en la sección 119.63 e incumple seguir los procedimientos de la sección 119.63 hasta resumir este tipo de operación; o

4) El Director suspende o revoca las especificaciones de operaciones para un tipo de operación.

Prohibida su Reproducción

c) Dentro de un plaza de treinta (30) días después que un titular de certificado termina sus operaciones conducidas bajo el RAD 135 de este Reglamento, el certificado de explotación y las especificaciones de operaciones deben ser entregadas por el titular a la Autoridad de Aviación Civil.

119.63 Operación reciente

a) Excepto como está estipulado en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado puede conducir un tipo de operación para el cual tiene autoridad en sus especificaciones de operaciones, a menos que este titular haya conducido este tipo de operación dentro del precedente número consecutivo de días del calendario específico en este párrafo:

1) Para operaciones domésticas, internacionales o regionales (commuter), treinta (30) días;

2) Para operaciones en demanda noventa (90) días, excepto que si ese titular tiene autorización para conducir operaciones domésticas, internacionales o regionales (commuter) y haya conducido estas últimas dentro de los treinta (30) días anteriores este párrafo no aplica.

b) Si un titular de certificado no conduce un tipo de operación para el cual está autorizado en sus especificaciones de operaciones dentro del número de días calendario especificados en el párrafo (a) de esta sección, este no deberá conducir tal tipo de operación, a menos que:

1) Este avise a la Autoridad de Aviación Civil por lo menos cinco (5) días consecutivos calendario antes de la reanudación de ese tipo de operaciones; y

2) Este asequible y disponible durante el período de cinco (5) días consecutivos calendario, en la eventualidad de que la Autoridad de Aviación Civil decida conducir una inspección y reexaminación completa para determinar si ese titular permanece adecuada y propiamente equipado y apto para conducir una operación segura.

119.65 Personal administrativo requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 121 de este Reglamento.

a) Todo el titular de certificado debe tener suficiente personal administrativo calificado y personal técnico, para garantizar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular debe tener personal calificado sirviendo a tiempo completo en las siguientes posiciones equivalentes:

1) Director de Seguridad;

2) Director de Operaciones;

3) Jefe de Pilotos;

4) Director de Mantenimiento; y

5) Jefe de Inspectores

b) El Director puede aprobar posiciones o números de otras posiciones, además de las listadas en el párrafo (a) de esta sección para una operación particular, si el titular demuestra que el puede llevar a cabo la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de algunas o diferentes categorías de personal administrativo debido a:

1) El tipo de operación envuelta;

2) Número y tipo de aviones usados; y

3) El área de operaciones.

c) El titulo de las posiciones requerido bajo el párrafo (a) de esta sección, o el titulo y número de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (b) de esta sección, deberán ser expuestos en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección o cualquier otro en una posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operación deben-

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para la extensión de sus responsabilidades, tener un entendimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado-

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano;

iii) Las especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo: RADs 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 121);

v) El manual requerido por la sección 121.133 de este Reglamento; y

3) Delegar sus obligaciones para reunir los requisitos legales y para mantener operaciones seguras.

e) Todo titular de certificado debe:

1) Establecer en la política general de funciones en el manual requerido en la sección 121.33 de este Reglamento, las funciones, responsabilidad y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) de esta sección;

2) Un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas en esas posiciones; y

3) Notificar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de diez (10) días, de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.67 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 121 de este Reglamento

a) Para servir como director de operaciones bajo la sección 119.65 (a), una persona debe-

1) Tener una licencia de piloto de transporte de líneas aéreas (TLA);

2) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años, en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre las operaciones conducidas con aviones grandes bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento, o si el titular de certificado usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en aviones grandes o pequeños; y

3) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones:

i) Por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento. Si el titular de certificado usa solamente aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

ii) En el caso de una persona con previa experiencia como Director de Operaciones, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento, si el titular opera con aviones grandes. Si el titular usa solamente aviones pequeños, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones, grandes o pequeños.

b) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.65 (a), la persona debe tener una licencia de piloto de transporte de línea aérea, con la clasificación para al menos uno de los aviones usados para la operación del titular; y

1) En el caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RADs121 ó 135 de este

Reglamento. Si el titular del certificado opera aviones grandes. Si el titular del certificado solamente usa aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en sus aviones pequeños o grandes.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento. Si el titular de certificado opera aviones grandes. Si el titular usasolo aviones pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida en ambos aviones.

c) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.65 (a), una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación tipo I;

2) Tener al menos un año de experiencia en una posición como responsable de retornar aviones a servicios;

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora bajo cualquiera de los párrafos © (4) (i9 o © (4) (ii) de esta sección, manteniendo la misma clase y categoría de aviones, como los usados por el titular del certificado; y

4) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia en los pasados seis (6) años en una o combinación de lo siguiente-

i) Dándole el servicio de mantenimiento a aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros, incluyendo el tiempo ejerciendo como Director de Mantenimiento, experiencia en dar servicio de mantenimiento a la misma clase y categoría de los aviones usados por el titular del certificado; o

ii) Reparando aviones en un taller certificado de reparación de aviones que esté clasificado para dar mantenimiento a aviones de la misma clase y categoría de las usadas por el titular del certificado.

d) Para servir como inspector jefe bajo la sección 119.65 (a) una persona debe:

1) Tener una licencia de técnico de mecánico de aviación (TMA) tipo I y haber tenido estas clasificaciones por lo menos tres (3) años;

2) Tener al menos tres (3) años de experiencia en mantenimiento en los diferentes tipos de aviones grandes con diez (10) o más asientos de pasajeros con un explotador o un taller de reparación certificado, un (1) año de los cuales debe haber sido como inspector de mantenimiento; y

3) Tener por lo menos un (1) año de experiencia y capacidad supervisora, manteniendo la misma clase y categoría de las aeronaves usadas por el titular del certificado.

e) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúna la experiencia de aviación apropiada, dirigencial o supervisora requerida por esta sección, si la Autoridad de Aviación Civil, encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento, y los procedimientos publicados en el manual del titular del certificado. Condiciones de desviaciones bajo este párrafo pueden ser otorgadas después de la consideración del tamaño y el alcance de la operación, y las clasificaciones del personal pretendido. La Autoridad de Aviación Civil puede en cualquier momento terminar cualquier concesión de autorización de desviación expedida bajo este párrafo.

119.69 Personal administrativo: Requerido para operaciones conducidas bajo el RAD 135 de este Reglamento

a) Todo titular de certificado debe tener suficiente personal calificado, técnico y dirigencial, para garantizar la seguridad de sus operaciones. Excepto para un titular usando un solo piloto en sus operaciones, el titular debe tener personal calificado sirviendo en las siguientes posiciones o sus equivalentes:

1) Director de Operaciones;

2) Jefe de Piloto;

3) Director de Mantenimiento;

b) La Autoridad de Aviación Civil, puede aprobar posiciones o números de posiciones además de las listadas en el párrafo (a) de esta sección, para una operación en particular, si el titular demuestra que puede desempeñar la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de algunas de las diferentes categorías de dirección de personal debido a:

1) El tipo de operaciones envueltas;

2) El número y tipo de aeronave usada; y

3) El área de operaciones

c) El titulo de las posiciones requeridas bajo el párrafo (a) de esta sección o el titulo y número de posiciones requeridas bajo el párrafo (b) de esta sección deberá ser expuesto en las especificaciones de operaciones del titular.

d) Los individuos quienes sirven en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta sección y cualquier otra posición para ejercer control sobre operaciones conducidas bajo el certificado de operaciones deben:

Prohibida su Reproducción

1) Ser calificados a través de entrenamiento, experiencia y capacidad;

2) Para cumplir su responsabilidad, tener un conocimiento completo de las siguientes materias con respecto a la operación del titular de certificado:

i) Normas de seguridad de aviación y prácticas seguras de operación;

ii) Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD)

iii) Especificaciones de operaciones del titular de certificado;

iv) Todos los requisitos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de este Reglamento (ejemplo 1, 21, 23, 25, 43, 45, 47, 65, 91 y 135 de este reglamento); y

v) El manual requerido por la sección 135.21 de este Reglamento;

3) Delegar sus deberes para reunir los requisitos legales aplicables y para mantener las operaciones seguras.

e) Todo titular del certificado debe:

1) Establecer la politica general en el manual requerido por la sección 135.21, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido o aprobado bajo el párrafo (a) o (b) respectivamente de esta sección;a

2) Hacer un listado en el manual de los nombres y direcciones de las personas asignadas a esas posiciones; y

3) Notificar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los diez (10), de cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.71 Personal administrativo: Calificaciones para operaciones conducidas bajo el RAD 135 de este Reglamento.

a) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado conduciendo operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición que haya ejercido control operacional sobre operaciones conducidas bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento;

2) En el caso de una persona que va a ser Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

b) Para servir como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto comercial, una persona debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial con la habilitación de instrumento y:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia supervisando o dirigiendo dentro de los pasados seis (6) años en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación conducida bajo el RAD 121 ó 135 de este Reglamento; o

2) En caso de una persona iniciando como Director de Operaciones-

i) Por primera vez debe tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando en una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135 de este Reglamento.

ii) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento

c) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a), para un titular de certificado conduciendo cualquier operación para el cual el piloto al mando le es requerido poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe tener una licencia de transporte de línea aérea (TLA) con las habilitaciones apropiadas y ser calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una de las aeronaves usadas por el titular del certificado en sus operaciones; y

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener al menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135 de este Reglamento.

2) En el caso de una persona con previa experiencia como Jefe de Piloto, tener al menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs 121 ó 135 de este Reglamento.

d) Para servir como Jefe de Piloto bajo la sección 119.69 (a) para un titular de certificado que solamente conduce operaciones para las cuales el piloto al mando se le requiere tener una licencia de piloto comercial, esa persona debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial con una habilitación de instrumento y estar calificado para servir como piloto al mando, por lo menos en una aeronave usada por el titular del certificado y:

1) En caso de una persona que va a ser Jefe de Piloto por primera vez, tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años como piloto al mando de una aeronave operada bajo los RADs121 ó 135 de este Reglamento.

2) En caso de una persona con previa experiencia como jefe de piloto, tener por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada bajo el RAD 121 ó 135 de este Reglamento.

e) Para servir como Director de Mantenimiento bajo la sección 119.69 (a), una persona debe poseer una licencia de técnico de mantenimiento de aeronave (TMA), y además:

1) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia dentro de los pasados seis (6) años, en mantenimiento de aeronaves como mecánico certificado, incluyendo al momento del nombramiento experiencia como Director de Mantenimiento, experiencia en dar mantenimiento a la misma categoría y clase de aeronaves como las usadas por el titular de certificado; o

2) Tener tres (3) años de experiencia en los pasados tres (3) años reparando aeronaves en un taller de reparación de estructura certificado, incluyendo un (1) año con capacidad de aprobar el retorno de aeronaves al servicio.

f) Un titular de certificado puede solicitar una desviación para emplear una persona que no reúne los requisitos de experiencia en aviación dirigencial o requisito de experiencia supervisora de esta sección si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que esa persona tiene la experiencia comparable, y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo con los requisitos de este Reglamento y los procedimientos expuestos en el manual del titular del certificado. Concesión de desviación bajo este párrafo puede ser otorgada después de la consideración del tamaño y ámbito de la operación y las calificaciones del personal pretendido. La Autoridad de Aviación Civil puede en cualquier momento terminar cualquier autorización o concesión de desviación expedida bajo este párrafo.

REPUBLICA DOMINICANA



REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

TOMO IV

RAD No. 121	Requisitos para Certificación y Operación de Líneas Domésticas e Internacionales Regulares y otros Explotadores no Regulares.
RAD No. 129	Explotadores Aéreos Extranjeros y Transportistas Extranjeros Operando Aeronaves de Registro Nacional.
RAD No. 135	Certificación y Operación de Explotadores de Transporte Aéreo no Regular.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

NOTA EXPLICATIVA

La numeración que aparece al lado de cada uno de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD´s) contenidos en este Tomo, presenta, frecuentemente, saltos en su secuencia ascendente, obedeciendo los mismos al hecho de que dichos Reglamentos son una adaptación (en los casos que no confrontan la legislación dominicana que rigen la materia) de los FAR´s de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha motivado la exclusión de la numeración correspondiente a los FAR´s, cuya adaptación no fue objeto de consideración por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por entender que los mismos carecerían de aplicación práctica en nuestro pais.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 121

- REQUISITOS PARA CERTIFICACION Y OPERACION DE LINEAS DOMESTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y OTROS EXPLOTADORES NO REGULARES

RAD 121 Requisitos para Certificación y Operación de Líneas Domésticas e Internacionales, Regulares y Otros Explotadores No Regulares

Indice

Sección "A" - Generalidades

121.1 Aplicabilidad.
121.2 Programa de cumplimiento para explotadores en transición al RAD 121, y nuevos explotadores.
121.3 Requisitos para certificación: Generalidades.
121.4 Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.
121.5 Operaciones de vuelos charter y otras operaciones de servicios especiales: Explotadores aéreos domésticos e internacionales.
121.6 Arrendamiento de aeronaves (leasing).
121.9 Operación de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de hasta 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de hasta 7,500 lbs. (3,400 kg.) o menos.
121.11 Reglas aplicables a operación en un país extranjero.
121.13 Reglas aplicables a operación de helicópteros: Autorización de desviaciones.
121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Sección "B" - Requisitos para Certificación de Explotadores Aéreos Domésticos e Internacionales

121.21 Aplicabilidad.
121.23 Especificaciones de operaciones no son parte del certificado.
121.25 Contenido del certificado de explotación y las especificaciones de operaciones.
121.26 Solicitud de certificado de explotador de servicios de transporte aéreo doméstico o internacional.
121.27 Otorgamiento del certificado.
121.29 Duración del certificado.

Sección "C" - Requisitos de Certificación para Explotadores Aéreos No Regulares

121.41 Aplicabilidad.
121.43 Las especificaciones de operaciones no son parte del certificado.
121.45 Contenido del certificado y especificaciones de operaciones.
121.47 Solicitud de certificado de explotador de servicios de transporte aéreo no regular.
121.48 Preparación y certificación de la declaración financiera.
121.49 Explotador aéreo: Información financiera requerida. Para la emisión inicial o renovación de un certificado.
121.51 Otorgamiento del certificado.
121.53 Duración del certificado.
121.55 Explotador aéreo: Informes financieros periódicos.
121.57 Obtención de permisos especiales y autorización para desviaciones.
121.59 Personal de conducción. Requisitos.

Sección "D" - Normas que Regulan a todos los Titulares de Certificado de Explotación según este RAD

121.71 Aplicabilidad.
121.73 Disponibilidad de certificados y especificaciones de operaciones.
121.75 Uso de las especificaciones de operaciones.
121.77 Enmiendas al certificado.
121.79 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.
121.81 Autorización de inspección.
121.83 Cambio de dirección.

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91 Aplicabilidad.
121.93 Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.
121.95 Amplitud de la ruta.
121.97 Condiciones de los aeropuertos requeridos.
121.99 Medios de comunicación.
121.101 Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.
121.103 Facilidades de navegación en ruta.
121.105 Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.107 Centro de despacho.

Sección "F" - Aprobación de Areas y Rutas para Explotadores Aéreos No Regulares

121.111 Aplicabilidad.
121.113 Requisitos en ruta y área. Generalidades.
121.115 Amplitud de las rutas.
121.117 Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.
121.119 Facilidades de información meteorológica.
121.121 Facilidades de navegación en ruta.
121.123 Facilidades de servicio y mantenimiento.
121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.
121.127 Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131 Aplicabilidad.
121.133 Preparación.
121.135 Contenido.
121.137 Distribución y disponibilidad.
121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores aéreos no regulares.
121.141 Manual de vuelo del avión.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.
121.153 Requisitos generales de la aeronave.
121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.
121.159 Prohibición de aviones monomotor.
121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.
121.163 Vuelos de pruebas para las aeronaves.

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.
121.173 Generalidades.
121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.
121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.
121.179 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con todos los motores operando.
121.181 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
121.183 Parte 25 aeronaves de categoría de transporte con cuatro o más motores: Impulsadas por motores recíprocos: Limitaciones en rutas: Dos motores inoperativos.
121.185 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto de destino.
121.187 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto alterno.
121.189 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.
121.191 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
121.193 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Dos motores inoperativos.
121.195 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
121.197 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.
121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son considerados de categoría de transporte.
121.201 Limitaciones de ruta para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Con un motor inoperativo.
121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto de destino.
121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto alterno.
121.207 Aviones de transporte con certificado provisional: Limitaciones de operación.

Sección "J" - Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad

121.211	Aplicabilidad.
121.213	Requisitos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.
121.215	Interiores de cabina.
121.217	Puertas internas.
121.219	Ventilación.
121.221	Protección contra incendio.
121.223	Prueba de cumplimiento con 121.221.
121.225	Fluido deshelador de hélice.
121.227	Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada (cross-feed).
121.229	Ubicación de los tanques de combustible.
121.231	Conexiones y líneas del sistema de combustible.
121.233	Líneas y conexiones de combustible ubicados en zonas con probabilidad de fuego.
121.235	Válvulas de combustible.
121.237	Líneas y conexiones de aceite ubicadas en zonas con probabilidad de fuego.
121.239	Válvulas de aceite.
121.241	Drenajes del sistema de aceite.
121.243	Líneas de ventilación de los motores.
121.245	Pared contrafuego (fire-wall).
121.247	Construcción de la pared contrafuego.
121.249	Cubierta del motor (cowling).
121.251	Tabique en la sección de accesorios del motor.
121.253	Protección del motor contra el fuego.
121.255	Fluidos inflamables.
121.257	Medios de corte del suministro.
121.259	Líneas y conexiones.
121.261	Líneas de ventilación y drenaje.
121.263	Sistemas extinguidores de fuego.
121.265	Agentes extinguidores de fuego.
121.267	Alivio de presión de las botellas de agentes extinguidores fijos.
121.269	Temperatura de los compartimientos en que se encuentran las botellas de agentes extintores.
121.271	Materiales del sistema extintor de incendios.
121.273	Sistemas detectores de fuego.
121.275	Detectores de fuego.
121.277	Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
121.279	Control de la rotación del motor.
121.281	Independencia del sistema de combustible.
121.283	Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
121.285	Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.
121.287	Transporte de carga en los compartimientos de carga.
121.289	Tren de aterrizaje: Dispositivo de aviso auditivo.
121.291	Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.
121.293	Requisito especial de aeronavegabilidad para aviones de categoría no transporte.

Prohibida su Reproducción

Sección "K" - Requisitos de Equipos e Instrumentos

121.301	Aplicabilidad.
121.303	Equipos e instrumentos del avión.
121.305	Equipos de navegación y vuelo.
121.307	Instrumentos de motor.
121.308	Protección de fuego en lavatorio.
121.309	Equipo de emergencia.
121.310	Equipo de emergencia adicional.
121.311	Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.
121.312	Materiales para interiores de compartimientos.
121.313	Equipo misceláneos.
121.314	Compartimiento de carga y equipaje.
121.315	Procedimientos de verificaciones de cabina de mando.
121.316	Tanques de combustible.
121.317	Información a los pasajeros.
121.318	Sistema de comunicación con el pasajero.
121.319	Sistema de intercomunicación de la tripulación.
121.323	Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.
121.325	Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techo de nubes.
121.327	Oxígeno suplementario: Aviones impulsados con motores recíprocos.
121.329	Oxígeno suplementario para subsistencia, aviones impulsados por motores de turbina.
121.331	Requisitos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones impulsados por motores recíprocos.
121.333	Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones turborreactores con cabina presurizada.
121.335	Equipo estándar.
121.337	Equipo de protección para respiración. (PBE).
121.339	Equipo de emergencia para operaciones extendidas sobre agua.
121.340	Medios de flotación de emergencia.
121.341	Equipo para operaciones en condiciones de formación de hielo.
121.342	Sistema de indicación de calefacción de tubo pitot.
121.343	Registradores de vuelo.
121.344	Registrador de vuelo: Avión con una configuración de 10-30 asientos de pasajeros y una capacidad de carga de 7,500 libras o menos.
121.345	Equipo de radio.
121.347	Equipo de radio para operaciones bajo condición de vuelo visual en rutas internas voladas por referencia visual (pilotaje).
121.349	Equipo de radio para operación en condición de vuelo visual en rutas no voladas por pilotajes con referencia al terreno u operación por instrumentos.
121.351	Equipo de radio para operación extensa sobre agua y otras operaciones.
121.353	Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Todos los explotadores
121.355	Equipo para operaciones en las cuales se usen medios de navegación especializados.
121.356	Sistema de advertencia de colisión y de alerta de tráfico (TCAS).
121.357	Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
121.358	Requisitos de equipos para sistema de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear).
121.359	Registrador de voces de cabina de vuelo.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS). Desviación de la pendiente de planeo.

Sección "L" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

121.361 Aplicabilidad.
121.363 Responsabilidad de la aeronavegabilidad.
121.365 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.369 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.
121.371 Personal de inspección requerido.
121.373 Análisis y vigilancia continua.
121.375 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
121.378 Requisitos de licencia.
121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
121.380 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.
121.380a Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Sección "M" - Requisitos para la Tripulación y Personal Técnico Aeronáutico

121.381 Aplicabilidad.
121.383 Personal técnico aeronáutico: Limitaciones del uso de sus servicios.
121.385 Composición de la tripulación de vuelo.
121.387 Ingeniero de vuelo.
121.389 Equipos especializados de navegación aérea.
121.391 Auxiliares de abordo (AA) o Tripulantes de cabina.
121.393 Requisitos de tripulantes en parada intermedia de ruta, cuando los pasajeros permanecen a bordo.
121.395 Despachadores de aeronaves (EOV): Explotadores de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.397 Emergencias y tareas en una "evacuación de emergencia".

Sección "N" - Programa de Entrenamiento

121.400 Aplicabilidad y términos usados.
121.401 Programa de entrenamiento: Generalidades.
121.403 Programa de entrenamiento: Curriculum.
121.404 Tripulantes y despachadores, entrenamiento de manejo de recursos, (C.R.M.) (D.R.M.).
121.405 Programa de entrenamiento y su revisión: Aprobación inicial y final.
121.407 Programa de entrenamiento: Aprobación de simuladores de aviones y otros equipos de entrenamiento.
121.409 Cursos de entrenamiento: Usando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento.
121.411 Programa de entrenamiento: Calificaciones para instructores o chequeadores de aviones o simuladores de vuelo.
121.413 Entrenamiento inicial y de transición para pilotos chequeadores e instructores de vuelo.

121.415 Requisitos de entrenamiento para tripulantes y despachadores.
121.417 Tripulantes de vuelo: Entrenamiento de emergencia.
121.418 Diferencias de los entrenamientos: Tripulantes y despachadores.
121.419 Pilotos e ingenieros de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.
121.420 Navegante: Entrenamiento inicial y de transición.
121.421 Auxiliar de abordo o Tripulante de Cabina: Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.422 Despachadores de Aeronaves (EOV): Entrenamiento de tierra inicial y de transición.
121.424 Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.
121.425 Ingenieros de vuelo: Entrenamiento inicial y de transición.
121.427 Entrenamiento recurrente.
121.429 Drogas prohibidas.

Sección O - Calificación de la Tripulación

121.431 Aplicabilidad.
121.432 Generalidades.
121.433 Entrenamiento requerido.
121.433a Requisitos de entrenamiento: Manejo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.
121.434 Experiencia operacional.
121.435 Operación helicóptero: Explotadores aéreos regulares y no regulares.
121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.
121.438 Limitaciones de operación de los pilotos: Requisitos del segundo al mando.
121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.
121.440 Chequeo de línea.
121.441 Chequeos de proficiencia.
121.443 Calificación piloto al mando: Rutas y aeropuertos.
121.445 Calificación de aeropuertos para piloto al mando: Areas especiales y aeropuertos.
121.453 Calificación de ingeniero de vuelo.
121.455 Uso de drogas prohibidas.
121.457 Comprobaciones sobre drogas prohibidas.
121.458 Uso o abuso del alcohol.
121.459 Prueba por el abuso del alcohol.

Sección "P" - Calificación del Despachador de Aeronaves y Limitaciones de Tiempo de Servicio. Explotadores Domésticos e Internacionales

121.461 Aplicabilidad.
121.463 Calificación de los despachadores de aeronaves.
121.465 Limitaciones de tiempo de servicio: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.467 Auxiliares de a bordo, limitaciones de tiempo de servicios, requisitos de descanso: Vuelos domésticos, internacionales y no regulares.

Sección "Q" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso. Explotadores Aéreos Domésticos

121.470 Aplicabilidad.
121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los tripulantes de vuelo.

Sección "R" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos Internacionales

121.480 Aplicabilidad.
121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de uno o dos pilotos.
121.483 Limitaciones de tiempo de vuelo: Dos pilotos y un tripulante adicional.
121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tres o más pilotos y un tripulante adicional.
121.487 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos con servicio no asignado regularmente.
121.489 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales.
121.491 Limitación de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead head).
121.493 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingeniero de vuelo.

Sección "S" - Limitaciones del Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos No Regulares

121.500 Aplicabilidad.
121.503 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos/Aviones.
121.505 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos: Aviones.
121.507 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres pilotos: Aviones.
121.509 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de cuatro pilotos: Aviones.
121.511 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingenieros de vuelo: Aviones.
121.513 Limitaciones de tiempo de vuelo: Internacional y de ultramar.
121.515 Limitaciones de tiempo de vuelo: Todos los tripulantes: Aviones.
121.517 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales: Aviones.
121.519 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead heading): Aviones.
121.521 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos y un tripulante adicional como sea requerido.
121.523 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres o más pilotos y tripulantes adicionales como sean requeridos.
121.525 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos que prestan servicios en más de una clase de tripulaciones de vuelo.

Sección "T" - Operaciones de Vuelo

121.531 Aplicabilidad.
121.533 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas domésticas.
121.535 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas internacionales.
121.537 Responsabilidad de control operacional: Explotadores aéreos no regulares.
121.538 Seguridad de aviones.
121.539 Notificación de operaciones.
121.541 Itinerarios de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.542 Responsabilidades de los tripulantes de vuelo.
121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.
121.545 Manipulación de los controles de vuelo.
121.547 Admisión a la cabina de vuelo.
121.548 Credenciales de inspectores de operaciones de líneas aéreas: Admisión a la cabina de vuelo.
121.549 Equipo de vuelo de los tripulantes.

121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.553 Restricción o suspensión de operación: Explotadores aéreos no regulares.
121.555 Cumplimiento con las rutas aprobadas y limitaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.557 Emergencias: Aerolíneas domesticas e internacionales.
121.559 Emergencias: Explotadores aéreos no regulares.
121.561 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las facilidades de navegación y de tierra.
121.563 Reporte de irregularidades mecánicas.
121.565 Motor inoperativo: Reporte después de aterrizaje que no es el de destino.
121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.
121.569 Intercambio de equipos de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.570 Capacidad de evacuación del avión.
121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.
121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones extensas sobre agua.
121.574 Oxígeno de uso médico para los pasajeros.
121.575 Bebidas alcohólicas.
121.576 Retención de artículos u objetos en los compartimientos de pasajeros y la tripulación.
121.577 Almacenaje de comidas y bebidas durante el despegue y aterrizaje.
121.578 Concentración del ozono en la cabina.
121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.
121.581 Asiento delantero para el observador: Inspecciones en ruta.
121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.
121.585 Utilización y asignación de asiento en puertas de emergencias.
121.586 Autoridad para rehusar transportación.
121.587 Cerrando y asegurando la puerta de la cabina de la tripulación de vuelo.
121.589 Equipaje de mano llevado a bordo.

Sección "U" - Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo

121.591 Aplicabilidad.
121.593 Autoridad de despacho: Aerolíneas domésticas.
121.595 Autoridad de despacho: Aerolíneas internacionales.
121.597 Autoridad para autorización de vuelo: Explotadores aéreos no regulares.
121.599 Familiaridad con las condiciones meteorológicas.
121.601 Información del despachador de aeronaves al piloto al mando: Operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.
121.603 Facilidades y servicios: Explotadores aéreos no regulares.
121.605 Equipos del avión.
121.607 Facilidades de navegación y comunicación: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.609 Facilidades de navegación y comunicación de explotadores aéreos no regulares.
121.611 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR).
121.613 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumento o por encima del techo (IFR).
121.615 Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Explotadores aéreos no regulares y aerolíneas internacionales.
121.617 Aeropuerto alterno requerido para despegue.
121.619 Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Aerolíneas domésticas.

121.621 Aeropuerto alterno requerido para destino: Aerolíneas internacionales.
121.623 Aeropuerto alterno requeridos para destino IFR: Explotadores Aéreos no regulares.
121.625 Condiciones meteorológicas mínimas para aeropuertos alternos.
121.627 Continuación de vuelo en condiciones inseguras.
121.628 Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629 Operación en condiciones de formación de hielo.
121.631 Autorización original de vuelo o despacho, redespacho o reforma de autorización de vuelo.
121.635 Despacho hacia y desde aeropuertos provisionales o de reabastecimiento de combustible: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.637 Despegues desde aeropuertos no listados y alternos: Aerolíneas domésticas e internacional.
121.639 Reservas de combustible y aceite.
121.641 Todos los aviones.
121.643 Aviones propulsados por hélice.
121.645 Aviones equipados con turborreactores.
121.647 Factores para el cálculo de combustible requerido.
121.648 Modificación de un plan de vuelo.
121.649 Condiciones meteorológicas mínima para despegue y aterrizaje: VFR para todo titular de certificado.
121.651 Condiciones meteorológicas mínimas para despegues y aterrizajes IFR: Para todo titular de certificado.
121.652 Condiciones meteorológicas mínimas para aterrizaje IFR: Para todo titular de certificado.
121.655 Aplicabilidad de los mínimos meteorológicos reportados.
121.657 Reglas de altitud de vuelo.
121.659 Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos no regulares y aerolíneas domésticas.
121.661 Altitud de aproximación inicial: Aerolínea internacional.
121.663 Responsabilidad del despacho operacional: Doméstico e internacional.
121.665 Manifiesto de carga.
121.667 Planes de vuelo: IFR y VFR: Explotadores aéreos no regulares.

Sección "V" - Registros y Reportes

121.681 Aplicabilidad.
121.683 Registro (record) de tripulantes y despachadores.
121.685 Registro (record) de aviones: Explotador aéreo doméstico e internacional.
121.687 Autorización de despacho: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.689 Formulario de autorización de vuelo: Explotador aéreo no regular.
121.693 Manifiesto de carga (peso y balance): Para todos los explotadores aéreos.
121.695 Disposición de manifiesto de carga (peso y balance): Autorización de salida, despacho y plan de vuelo: Aerolíneas domésticas e internacionales.
121.697 Disposición de manifiesto de carga, autorización de vuelo y plan de vuelo: Explotadores aéreos no regulares.
121.701 Libro de mantenimiento de la aeronave (log book).
121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.
121.705 Reportes sumarios de interrupción mecánica.
121.707 Reportes de reparaciones, y alteraciones.
121.709 Liberación de aeronavegabilidad o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave.
121.711 Registros (records) de comunicaciones: Explotadores domésticos e internacionales.
121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.

Apéndices del RAD 121

Apéndice "A" Botiquín de Primeros Auxilios y Botiquín de Emergencias Médicas.
Apéndice "B" Especificaciones de Registrador de Vuelo en las aeronaves.
Apéndice "C" Aviones Categoría No Transporte.
Apéndice "D" Criterio para la Demostración de los Procedimientos de Evacuación de Emergencia bajo 121.291.

Apéndice "E" Requisito del Entrenamiento de Vuelo.
Apéndice "F" Chequeo o Comprobación de Proficiencia.
Apéndice "G" Radar y Sistema de Navegación Inercial Requisitos para Evaluación, Instalación y Programación de Entrenamiento.
Apéndice "H" Simulador Avanzado.
Apéndice "I" Programa de Prueba de Drogas.
Apéndice "J" Programa de prevención para el Abuso del Alcohol.
Apéndice "K" Requisitos de Performance para ciertos Aviones Turbohélices.
Apéndice "L" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa.
Apéndice "M" Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa-Grabador de Vuelo.

Sección "A" – Generalidades

121.1 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe las normas que regulan:

a) La certificación y operación de aerolíneas domésticas e internacionales regulares y otros explotadores no regulares a quienes se les requiere ser titular de un certificado de explotación para operar bajo este RAD;

b) Toda persona empleada por el titular del certificado para ejecutar actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de aeronaves;

c) Toda persona utilizada por el explotador para efectuar entrenamiento, calificación o funciones de evaluación, bajo un programa avanzado de calificación;

d) Toda persona a bordo de una aeronave operada bajo este RAD.

e) Para el propósito de este RAD, operación de transporte de pasajeros significa el transporte de personas que no sean tripulantes u otros miembros de la tripulación, empleados de la aerolínea, representantes autorizados del gobierno o una persona que acompañe un cargamento.

121.2 Programa de cumplimiento para Explotadores en Transicción al RAD-121, y nuevos Explotadores.

Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo opere:

a) Haya sido debidamente autorizada por el propietario, o en el caso de arriendo, por el arrendatario, o un agente designado;

b) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

c) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requiere comunicaciones radiotelefónicas; y

d) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales, luces, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

121.3 Requisitos para certificación: Generalidades.

a) Ninguna persona puede participar en transporte aéreo regular dentro de la República Dominicana en violación de las especificaciones de operaciones autorizadas o sin tener un certificado de explotación de aerolínea doméstica, emitido por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Ninguna persona puede participar en transporte aéreo regular internacional, en violación de las especificaciones de operaciones autorizadas o sin tener un certificado de explotador de servicio aéreo internacional emitido por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Ninguna persona, excepto que esté amparada bajo los párrafos (a) o (b) de esta sección puede participar en el transporte de personas o propiedades por remuneración o pago en violación de las especificaciones de operaciones autorizadas y de un certificado de explotador aéreo emitido por la Autoridad de Aviación Civil.

d) El titular de un certificado de explotación de servicio aéreo y las especificaciones de operaciones, emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, autorizándolo a entrar o participar en la transportación aérea regular dentro de la República Dominicana, lo identificamos en lo adelante, dentro de este RAD como "explotador aéreo doméstico".

e) El titular de un certificado de explotador aéreo y las especificaciones de operaciones autorizadas, emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, autorizándolo a participar en transporte aéreo regular internacional, se indicará en lo adelante en este RAD, como "explotador aéreo internacional", (desde cualquier punto del país a cualquier punto en el extranjero).

f) El titular de un certificado de explotación y de especificaciones de operaciones autorizadas emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, autorizándolo a participar en el transporte de personas o propiedades por vía aérea por pago o remuneración, diferentes a regulares domésticos o regulares internacionales, lo identificaremos en este RAD como un explotador aéreo no regular.

121.4 Aplicación de este Reglamento para explotadores no autorizados.

Las reglas en este reglamento se refieren a una persona certificada bajo el RAD 119, de este reglamento aplica solamente a cualquier persona que someta una operación autorizada bajo esta parte sin el certificado apropiado y las especificaciones de operación bajo el RAD 119.

121.5 Operaciones de vuelos charter y otras operaciones de servicios especiales: Explotadores aéreos domésticos e internacionales.

Todo explotador aéreo doméstico o internacional debe conducir sus operaciones, bajo las reglas de este RAD aplicables a los operadores comerciales.

a) Cualquier vuelo charter u otro servicio especial ejecutado sobre las rutas de aeropuertos listados en sus especificaciones de operaciones. A menos que la aerolínea operadora obtenga autorización de la Autoridad de Aviación Civil, para ejecutar esas operaciones bajo normas que aplicará en la operaciones.

b) Cualquier vuelo charter u otro servicio especial que involucre toda o parte de las operaciones fuera de la red de ruta aprobada.

121.6 Arrendamiento de aeronaves (leasing).

a) Antes de conducir las operaciones, todo titular de certificado debe entregar documento original escrito a la Autoridad de Aviación Civil, indicando los conceptos de cualquier arreglo de arrendamiento por medio del cual ese titular de certificado acuerda proveer una aeronave a otra persona certificada bajo el RAD 121 ó 135, comprometida en la operación de un explotador aéreo doméstico, internacional o a otro explotador extranjero.

b) Al recibir una copia del convenio o documento escrito, la Autoridad de Aviación Civil, determina cuál de las partes del acuerdo está conduciendo la operación (control operacional) y expide autorización para emitir una enmienda a las especificaciones de operaciones del titular del certificado, conteniendo los siguientes temas:

1) Los nombres de las partes envueltas en el acuerdo y la duración del mismo;

2) La nacionalidad y matrícula de toda aeronave involucrada en el acuerdo;

3) Los tipos de operación (ejemplo: Regular, charters, carga, etc.);

4) Las áreas geográficas de operación;

5) Las disposiciones y requisitos de aquellas regulaciones aplicables a la operación.

c) Al tomar una determinación bajo el párrafo (b) de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil, considera la responsabilidad conforme a lo acordado para lo siguiente:

1) Miembros de la tripulación y entrenamiento;

2) Aeronavegabilidad y ejecución de mantenimiento;

3) Despacho;

4) Servicios a la aeronave;

5) Itinerario;

6) Seguro;

7) Cualquier otro factor que la Autoridad de Aviación Civil, considere pertinente.

121.9 Operación de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de hasta 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de hasta 7,500 libras (3,400 kg.) o menos.

Ninguna persona puede conducir operaciones con un avión que tenga una configuración máxima de asientos de pasajeros, de 30 asientos excluyendo el asiento del piloto y una capacidad de carga paga máxima de 7,500 libras (3,400 kg.) o menor, a menos que esas operaciones sean

ejecutadas de acuerdo con el RAD 135, excepto 135.5, 135.17, 135.27, 135.29, 135.31, 135.35, 135.37, 135.39; y las especificaciones de operaciones apropiadas en lugar de las secciones (I) a la (V) de este RAD. Sin embargo el titular de un certificado de explotación de servicios de transporte aéreo operando bajo este RAD, puede mantener su avión operando de acuerdo con el RAD 135, con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada que cumple con la sección (L) de este RAD, y las especificaciones emitidas, según este RAD. Las especificaciones de operaciones emitidas según esta sección contienen las limitaciones de operación y los requisitos que el Director considere necesarios.

121.11 Reglas aplicables a operación en un país extranjero.

a) Todo titular de un certificado debe, mientras esté operando una aeronave en un país extranjero, cumplir con las reglas del tránsito aéreo, leyes, reglamentos y procedimientos de dicho país y reglas del aeropuerto local, excepto si cualquier regla de este RAD es más estricta y puede ser seguida sin violar las reglas de ese país.

b) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los empleados estén enterados de que, mientras se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realizan operaciones.

c) Todo titular de un certificado de explotación se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. El titular del certificado de explotación se cerciorará asimismo de que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones en la operación del avión.

d) Durante el tiempo de vuelo, el piloto al mando será responsable de la operación y seguridad del avión, así como de la seguridad de todas las personas a bordo.

e) En caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad del avión o de las personas, si hay que tomar alguna medida que infrinja los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando lo notificará sin demora a las autoridades locales competentes. Si lo exige el Estado donde ocurra el incidente, el piloto al mando presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado. En este caso, el piloto al mando presentará también una copia del informe al Estado de matrícula. Tales informes se presentarán, tan pronto como sea posible y, por lo general, dentro de un plazo de 10 días.

f) El titular de un certificado de explotación establecerá y mantendrá un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo, de acuerdo a lo establecido en el documento 9422 de la OACI.

121.13 Reglas aplicables a operación de helicópteros: Autorización de desviaciones.

El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas depresivas y estimulantes.

Si el titular de un certificado expedido bajo este RAD, permite que cualquier aeronave de su propiedad o arrendada por él, sea comprometida en cualquier operación que el titular del certificado conozca que está en violación del RAD 91.19 (a), esa operación es causa suficiente para suspender o revocar el certificado.

Prohibida su Reproducción

Sección "B" - Requisitos para Certificación de Explotadores Aéreos Domésticos e Internacionales

121.21 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que regulan la certificación para explotadores aéreos doméstico o internacional.

121.23 Especificaciones de operaciones no son parte del certificado.

Excepto para aquellas especificaciones de operaciones que definen aeropuertos y rutas o autorizaciones de segmentos de ruta, las especificaciones de operaciones del explotador aéreo, no son parte de su certificado de explotación.

121.25 Contenido del certificado de explotación y las especificaciones de operaciones.

a) Todo certificado de explotación de una aerolínea doméstica o internacional debe contener lo siguiente:

1) Identificación del explotador (nombre, lugar);

2) Fecha de expedición y período de validez;

3) Descripción de los tipos de operaciones autorizadas;

4) Tipos de aeronave cuyo uso está autorizado;

5) Zonas de operación o rutas autorizadas;

b) Las especificaciones de operaciones de toda aerolínea deben contener lo siguiente:

A) Disposiciones generales;
B) Autorizaciones y restricciones en ruta;
C) Autorizaciones y restricciones de aeródromos;
D) Mantenimiento;
E) Masa y centraje (peso y balance);
F) Operaciones de intercambio de equipo;
G) Operaciones de arrendamiento de aeronaves.

121.26 Solicitud de certificado de explotador de servicios de transporte aéreo doméstico o internacional.

a) Toda solicitud de certificado de explotador de servicios de transporte aéreo doméstico o internacional, deberá ser hecha en la forma, manera y conteniendo la información prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo solicitante de un certificado de explotación deberá presentar su solicitud al menos 60 días antes de la fecha prevista de iniciación de la operación deseada.

c) Todo solicitante de un certificado de explotación deberá ser acompañada de un programa de manejo de mercancías peligrosas de acuerdo al Anexo 18 de OACI.

d) Todo solicitante de un certificado de explotación establecerá y mantendrá un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo.

121.27 Otorgamiento del certificado.

a) Se expedirá un certificado de explotación de servicios de transporte aéreo doméstico o internacional, si el solicitante es ciudadano de la República Dominicana, y la Autoridad de Aviación Civil después de investigar encuentra que:

1) Posee una autorización apropiada del país para entrar en transportación aérea (si tal autorización es requerida) y las autorizaciones requeridas por estados extranjeros para participar en transportación aéreo internacional en el caso que aplica.

2) El aplicante está propia y adecuadamente equipado y capaz de conducir una operación segura de acuerdo con este RAD y con las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD.

b) La Autoridad de Aviación Civil, puede otorgar especificaciones de operaciones ordenando requisitos apropiados que se desvíen de los listados en este RAD, luego de investigar y encontrar que las normas aceptables de seguridad requeridas para tal operación permiten una desviación del procedimiento original o clase de operación para la cual se ha efectuado una solicitud de certificado de explotación de aerolíneas o enmienda del mismo.

121.29 Duración del certificado.

a) Una duración máxima de diez (10) años. Las empresas extranjeras designadas a operar vuelos regulares bajo Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo, serán por el tiempo máximo permisible.

b) La Autoridad de Aviación Civil, puede suspender o revocar un certificado de explotación de una aerolínea por cualquier violación a este Reglamento u otra legislación aplicable.

c) Cualquier certificado emitido por la Autoridad de Aviación Civil, cesa su efectividad si es devuelto, suspendido, revocado o si su titular no inicia sus operaciones en un período de 6 meses, a partir de la fecha de emisión del certificado.

d) Si la Autoridad de Aviación Civil suspende o revoca tal certificado, el titular del certificado debe retornarlo a la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "C" - Requisitos de Certificación para Explotadores Aéreos No Regulares

121.41 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglas de certificación para explotadores aéreos no regulares.

121.43 Las especificaciones de operaciones no son parte del certificado.

Las especificaciones de operaciones no constituyen parte del certificado de un explotador no regular.

121.45 Contenido del certificado y especificaciones de operaciones.

a) Todo certificado de explotador de servicios de transporte aéreo no regular emitido por la Autoridad de Aviación Civil, debe contener lo siguiente:

1) Identificación del explotador (nombre, lugar);
2) Fecha de expedición y período de validez;
3) Descripción de los tipos de operaciones autorizadas;
4) Tipos de aeronave cuyo uso está autorizado;
5) Zonas de operación o rutas autorizadas;

b) Las especificaciones de operaciones emitidas de acuerdo con esta sección deben estar aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil, que corresponda y contenga lo siguiente:

A) Disposiciones generales;
B) Autorizaciones y restricciones en ruta;
C) Autorizaciones y restricciones de aeródromos;
D) Mantenimiento;
E) Masa y centraje (peso y balance);
F) Operaciones de intercambio de equipo;
G) Operaciones de arrendamiento de aeronaves.

121.47 Solicitud de certificado de explotador de servicios de transporte aéreo no regular.

a) Todo solicitante de un certificado de explotación debe presentar su solicitud en una forma y manera prescrita por el Autoridad de Aviación Civil, por lo menos 2 meses antes de la fecha prevista de iniciación de la operación deseada (en el caso de una solicitud original) ó 60 días antes de la fecha en que el certificado caduque (en el caso de una solicitud de renovación).

b) Todo solicitante de un certificado de explotación deberá ser acompañada de un programa de manejo de mercancías peligrosas de acuerdo al Anexo 18 de OACI.

c) Todo solicitante de un certificado de explotación establecerá y mantendrá un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo.

121.48 Preparación y certificación de la declaración financiera.

Todo estado financiero conteniendo información financiera requerida por las secciones 121.49 y 121.55, debe estar basado en cuentas preparadas y mantenidas en una contabilidad por acumulación, de acuerdo con principios de contabilidad aplicado en una base consistente y debe contener el nombre y dirección del contador público del solicitante, si lo hay. La información emitida debe ser firmada por un oficial, propietario o socio del solicitante o titular del certificado.

121.49 Explotador aéreo: Información financiera requerida para la emisión inicial o renovación de un certificado.

Todo solicitante de expedición original o renovación de un certificado de explotador aéreo debe proveer la siguiente información financiera:

a) Una hoja de balance general de activos instrumentada dentro de los 60 días previo a la solicitud.

b) En el caso de una solicitud para renovación los beneficios más recientes y los estados requeridos a ser emitidos bajo 121.55. También si la solicitud para renovación es llenada por más de sesenta (60) días después de la fecha del más reciente reporte de estado de beneficios y pérdidas emitido bajo 121.55, el solicitante debe reportar un estado de ganancias y pérdidas que cubra el período desde la fecha del estado más reciente de beneficios y perdidas que cubra el periodo desde la fecha del estado más reciente a una fecha no más de sesenta (60) días antes de la fecha de solicitud de la renovación del certificado. El solicitante debe proveer una lista de todo contrato que aumentó la entrada operacional en los estados suplementarios de ganancias y pérdidas incluyendo nombres y direcciones de las partes contratantes, la naturaleza, proyección, fecha y duración de todo contrato.

c) Un listado pormenorizado de responsabilidades de más de sesenta (60) días transcurridos en los datos la hoja de balance, si hay alguno mostrando nombre y dirección de todo deudor, una descripción de responsabilidad, la cantidad y fecha de expiración de la responsabilidad.

d) Un listado pormenorizado de reclamaciones y litigios si hay alguno, contra el solicitante como de la fecha de aplicación mostrando la dirección, nombre de todo reclamante y una descripción del monto reclamado.

e) En el caso de una solicitud de expedición original una proyección detallada de la operación propuesta cubriendo (6) meses completos después del mes en el cual se espera sea expedido el certificado, incluyendo:

1) Cantidad estimada y procedencia de ambos beneficios de las partes operantes incluyendo identificación de su existencia y contratos anticipados de producción de entrada y beneficios estimados por millas u horas de operación, por tipo de avión;

2) La cantidad estimada de gastos operativos y no operativos mediante clasificación objetiva de gastos; y

3) Los beneficios estimados o perdidas por ese período.

f) Un estimado de dinero en caja que será necesario para las operaciones propuestas durante los primeros (6) meses después del mes en el cual se espera sea expedido el certificado, incluyendo:

1) Adquisición de propiedades y equipos (detallar);

2) Retiro o cancelación de deudas (detallar);

3) Capital adicional de trabajo (detallar);

4) Pérdidas operacionales además de depreciación y amortización (detallar);

5) Otras (detallar);

g) Un estimado del dinero en caja que estará disponible durante los primeros (6) meses después del mes en el cual se espera sea expedido el certificado de:

1) Venta de propiedades o quipos de vuelo (detallar);

2) Nuevas deudas (detallar);

3) Nuevos beneficios (valor liquido) patrimonio;

4) Reducción del capital de trabajo (detallar);

5) Operación (beneficios) (detallar);

6) Depreciación y amortización (detallar);

7) Otras (detallar).

h) Una planilla de cubrimiento de seguro efectivo en la hoja de datos de balance mostrando las compañías de seguro, número de póliza, tipos, cantidad y periodos de cubrimiento y condiciones especiales, exclusiones y limitaciones.

i) Cualquier otra información que la Autoridad de Aviación Civil requiera y que lo sustente para determinar que el solicitante tiene suficiente recursos financieros para conducir sus operaciones con el grado de seguridad requerido por el interés público.

121.51 Otorgamiento del certificado.

a) Un solicitante de un certificado de acuerdo con esta sección es elegible para el mismo, si:

1) Posee una autorización apropiada emitida por la Autoridad de Aviación Civil bajo la legislación aeronáutica vigente en el país;

2) No es descalificado de acuerdo con el párrafo (b) de esta sección; y

3) La Autoridad de Aviación Civil, encuentra que el solicitante está apropiada y adecuadamente equipado y capacitado para conducir una operación segura de acuerdo con los requisitos y normas aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil, y las especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD.

b) La Autoridad de Aviación Civil, puede rechazar una solicitud de un certificado de explotación bajo esta sección si determina:

1) Que un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo previamente emitido al solicitante ha sido revocado;

2) Que una persona que haya sido empleada en una posición de conducción similar a cualquiera de las prescritas en el 121.59, o que haya ejercido el control respecto a cualquier titular aéreo cuyo certificado de explotador ha sido revocado, vaya a ser empleado en cualquiera de aquellas posiciones o en una posición similar, o vaya a estar en el control o que tenga un interés propio en la solicitud, y que el control o empleo de dicha persona haya contribuido materialmente para las razones que llevaron a revocar ese certificado y/o enmienda del mismo.

121.53 Duración del certificado.

a) La duración de un certificado de explotación, emitido por la Autoridad de Aviación Civil, tendrá una duración máxima de diez (10) años a partir de la fecha de emisión. Su duración estará acorde con la importancia de los servicios propuestos.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede suspender, revocar o cancelar un certificado de explotación por cualquier violación a este Reglamento o la legislación aeronáutica vigente.

c) Cualquier certificado otorgado por la Autoridad de Aviación Civil bajo los requisitos de esta sección deja de ser efectivo si el mismo es devuelto, suspendido, revocado o si el titular no inicia sus operaciones en el periodo de 6 meses a partir de la emisión del certificado.

d) Si la Autoridad de Aviación Civil suspende, revoca o cancela un certificado el titular del certificado debe retornarlo a la Autoridad de Aviación Civil.

121.55 Explotador aéreo: Informes financieros periódicos.

Todo titular de un certificado de explotación debe emitir un reporte financiero a los primeros seis (6) meses de todo año fiscal y otro reporte financiero por todo el año fiscal completo. Si un certificado de explotación es suspendido por más de veintinueve (29) días, el titular del certificado debe emitir un reporte financiero hasta el último día del período cubierto por el reporte y debe incluir:

a) Una hoja de balance que muestre activos y pasivos; y gastos netos al último día del período de reporte.

b) La información requerida en el RAD 121.49 (c), (h), (i).

c) Un listado de las reclamaciones en litigio contra el solicitante si hay alguna hasta el último día del período cubierto por el reporte.

d) Un estado de ganancias y pérdidas con separación de partidas relacionadas con las actividades de explotador aéreo del solicitante y otras actividades de negocios si las hay; y

e) Una lista de todo contrato que dé aumento a la entrada operacional en el estado de ganancias y pérdidas incluyendo los nombres y direcciones de las partes contratantes y la naturaleza, proyección, fecha y duración de todo contrato.

121.57 Obtención de permisos especiales y autorización para desviaciones.

a) La Autoridad de Aviación Civil puede, al recibir una aplicación de la aerolínea o del explotador aéreo, autorizar una desviación de los requisitos aplicables de este RAD, bajo una apropiada modificación a las especificaciones de operaciones, para una operación de emergencia. La Autoridad de Aviación Civil puede en cualquier momento, terminar cualquier permiso especial o autorización otorgada por este RAD.

b) Cualquier aerolínea o explotador aéreo que haya sido autorizado a una desviación bajo este RAD, debe cumplir con los términos de la autorización cuando realice esta operación.

c) En condiciones de emergencias la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviaciones de las operaciones si estas condiciones necesitan la transportación de personas o equipos para la protección de vida o propiedades y la Autoridad de Aviación Civil considera que estas desviaciones son necesarias para la rápida conducción de la operación.

121.59 Personal de conducción. Requisitos.

a) Todo solicitante para un certificado según esta sección debe demostrar que tiene personal de conducción, suficientemente calificado, para proveer el más alto grado de seguridad en sus operaciones, y que ese personal esté empleado básicamente por tiempo completo en las siguientes posiciones o equivalentes:

1) Director general;

2) Director de operaciones;

3) Director de mantenimiento;

4) Jefe de pilotos;

5) Jefe de inspectores (control de calidad).

b) Después de la solicitud hecha por el explotador aéreo, la Autoridad de Aviación Civil puede aprobar diferentes posiciones de las que están prescritas en el párrafo (a) de esta sección para una operación en particular, si el explotador demuestra que puede llevar a cabo la operación con el más alto grado de seguridad unificando las diferentes categorías de gerencias del personal debido a:

1) La clase de operación envuelta;

2) El número y tipo de aeronaves usadas;

3) El área geográfica de operación.

El título y número de posiciones ya aprobadas deben estar en las especificaciones de operaciones del explotador.

c) El explotador aéreo debe:

1) Exponer las obligaciones, responsabilidades y autoridad del personal requerido por esta sección, en la sección de política general del manual del explotador;

2) Listar en el manual los nombres y direcciones del personal actualmente asignados para esas posiciones; y

3) Dentro de al menos diez (10) días, notificar a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier cambio efectuado en la asignación de personas a las posiciones listadas.

Sección "D" - Normas que Regulan a todos los Titulares de Certificado de Explotación según este RAD

121.71 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglas que regulan a todos los titulares de certificado de explotación según este RAD.

121.73 Disponibilidad de certificados y especificaciones de operaciones.

Todo titular de certificado deberá mantener su certificado de explotación de servicios aéreos y especificaciones de operaciones disponibles en su oficina principal de operaciones a requisito de la Autoridad de Aviación Civil.

121.75 Uso de las especificaciones de operaciones.

a) Todo titular del certificado deberá mantener informados a todos y cada uno de sus empleados de las disposiciones de las especificaciones de operaciones que son pertinentes a sus tareas y responsabilidades.

b) Todo titular del certificado deberá mantener un juego completo y separado de sus especificaciones de operaciones. Además deberá insertar los resúmenes pertinentes de sus especificaciones de operaciones o referencias de ellas en su manual de operaciones a fin de mantener la identificación de dichas especificaciones de operaciones.

121.77 Enmiendas al certificado.

La Autoridad de Aviación Civil, atendiendo una solicitud del titular o por decisión de los organismos competentes, puede autorizar y aprobar enmiendas al certificado si determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten y requieren tal enmienda. Toda solicitud de enmienda debe ser presentada ante la Autoridad de Aviación Civil, como mínimo quince (15) días antes de la fecha en que se propone que esta sea efectiva.

121.79 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.

a) La Autoridad de Aviación Civil, puede enmendar las especificaciones de operaciones en su ámbito de aplicación, emitida según este RAD:

1) A solicitud de un titular de certificado, si la Autoridad de Aviación Civil, determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten dicha enmienda;

2) Si la Autoridad de Aviación Civil, determina que la seguridad en el transporte aéreo y el interés público requieren una enmienda.

Prohibida su Reproducción

b) En el caso de la enmienda según el párrafo (a)(2) de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil, notificará al titular por escrito, la enmienda propuesta fijando un período razonable no menor de siete 30 días, dentro de los cuales el titular podrá presentar información escrita, consideraciones o argumentos sobre la enmienda. Después de analizar los argumentos relevantes presentados, la Autoridad de Aviación Civil, notificará al titular de cualquier decisión adoptada o dejará sin efecto la anterior notificación. Si la Autoridad de Aviación Civil, encuentra que hay una emergencia que requiere inmediata acción con respecto a la seguridad en el transporte aéreo que hace que el procedimiento de este párrafo sea impracticable o contrario al interés público, puede emitir una enmienda a la fecha en que el titular recibe la notificación. En tal caso, la Autoridad de Aviación Civil, incorpora la decisión y una breve declaración de sus motivos en la notificación de la enmienda adoptada a las especificaciones de operaciones.

c) El solicitante debe presentar su solicitud de enmienda a las especificaciones de operaciones ante la Autoridad de Aviación Civil, como mínimo treinta (30) días antes de la fecha en que se propone que esta sea efectiva.

121.81 Autorización de inspección.

a) Todo titular del certificado deberá permitir a la Autoridad de Aviación Civil, en cualquier momento o lugar, hacer inspecciones o pruebas que determinen el cumplimiento de este Reglamento, de su certificado de explotador y especificaciones de operaciones o verificar su capacidad para continuar con la posesión de su certificado.

121.83 Cambio de dirección.

Todo titular del certificado deberá notificar a la Autoridad de Aviación Civil, por escrito, por lo menos treinta (30) días antes de cualquier cambio en la dirección de su oficina principal de trabajo o base principal de operaciones, o base principal de mantenimiento.

Sección "E" - Aprobación de Ruta, Explotadores Domésticos e Internacionales

121.91 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos que regulan la aprobación de rutas para explotadores aéreos domésticos e internacionales.

121.93 Requisitos para aprobar una ruta. Generalidades.

a) Todo explotador aéreo que realice operaciones domésticas o internacionales que solicite la aprobación de una ruta, deberá demostrar a la Autoridad de Aviación Civil, lo siguiente:

1) Que es capaz de realizar satisfactoriamente operaciones programadas entre cada aeropuerto regular, provisional y de reabastecimiento de combustible en esa ruta o segmento de ruta; y

2) Que las facilidades y servicios requeridos en las secciones 121.97 al 121.107, están disponibles y acordes al tipo de operación.

b) Para la aprobación de la ruta deben realizarse inspecciones de evaluación a fin de verificar, la capacidad y operatividad del aeropuerto o aeródromo, luces, estado del campo, capacidad de realizar mantenimiento a la aeronave y todo lo referente a una operación segura.

121.95 Amplitud de la ruta.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de ruta deben considerar:

1) Alturas con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta;

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del tráfico;

5) Procedimientos ATC;

6) Publicaciones actualizadas para la operación.

b) Cualquier amplitud de otras rutas aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil es especificada en el certificado y sus especificaciones de operaciones.

121.97 Condiciones de los aeropuertos requeridos.

a) Todo explotador doméstico o internacional demostrará que toda ruta propuesta para aprobación tiene los suficientes aeropuertos equipados y con las ayudas a la navegación y comunicaciones necesarias.

b) Todo explotador doméstico o internacional deberá demostrar que tiene un sistema satisfactorio para obtener, mantener y distribuir a su personal, apropiada información aeronáutica actualizada para todo aeropuerto que usará, a fin de mantener una operación en ese aeropuerto. La información aeronáutica debe incluir lo siguiente:

1) Aeropuertos y/o aeródromos:

   i) Facilidades de aeropuertos y/o aeródromos;

   ii) Protección pública;

   iii) Ayudas a la navegación y comunicaciones;

   iv) Construcciones que afecten la operación en tierra, despegues y/o aterrizajes;

   v) Facilidades de tráfico aéreo.

2) Pista de aterrizaje, prolongación de la pista libre de obstáculos y zona de parada de emergencia:

   i) Dimensiones;

   ii) Superficie;

   iii) Sistema de luces y marcas en la pista;

   iv) Elevación y gradiente.

3) Umbrales desplazados:

   i) Ubicación;

   ii) Dimensiones;

   iii) Condiciones de despegue y aterrizaje.

4) Obstáculos:

   i) Todos aquellos que afecten los cálculos para el despegue y aterrizaje de acuerdo a la sección (i) de este RAD;

ii) Señalización de obstáculos.

5) Procedimientos de vuelo por instrumentos (IFR):

i) Procedimientos de salida;

ii) Procedimientos de aproximación;

iii) Procedimientos de aproximación frustrada.

6) Información especial:

i) Equipo RVR(alcance visual en la pista);

ii) Equipo de información de vientos en condiciones de baja visibilidad.

c) Si la Autoridad de Aviación Civil determina que son necesarias las revisiones para la continua acomodación del sistema adoptado por el titular del certificado en la compilación, diseminación y uso de datos aeronáuticos que están aprobados, el titular del certificado debe después de ser notificado por la Autoridad de Aviación Civil, hacer esas revisiones en su sistema.

121.99 Medios de comunicación.

Todo explotador aéreo doméstico o internacional debe demostrar que cuenta con un sistema de comunicaciones aire/tierra que garantiza una comunicación rápida con toda aeronave, en cualquier punto de la ruta, para el control de los vuelos normales. Este sistema debe ser empleado sólo para este fin, sin interferencias. Además debe contar con capacidad de comunicarse, punto a punto en tierra, con toda estación de la red de rutas.

121.101 Facilidades para reportes de condiciones meteorológicas.

a) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que existen suficientes servicios de reportes meteorológicos disponibles a lo largo de toda ruta para proveer estos reportes y pronósticos necesarios para la operación.

b) Ninguna aerolínea doméstica o internacional puede usar un reporte meteorológico o pronóstico para controlar el vuelo, a menos que sea preparado por una fuente aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Toda aerolínea doméstica o internacional que usa pronósticos para controlar los movimientos de vuelo usará pronósticos preparados de reportes meteorológicos especificados en el párrafo (b) de esta sección y de una fuente aprobada bajo sus sistemas adoptados en conformidad al párrafo (d) de esta sección.

d) Toda aerolínea doméstica o internacional debe demostrar que tiene un sistema aprobado para obtener pronósticos y reportes de condiciones adversas de fenómenos meteorológicos, tales

Prohibida su Reproducción

como turbulencias en cielo claro (CAT), tormentas y corte de viento a bajo nivel (windshear), que pueda afectar la seguridad del vuelo en toda ruta a ser volada y todo aeropuerto a ser usado.

121.103 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo establecido en el párrafo (b) de esta sección, toda aerolínea doméstica o internacional debe de demostrar para toda ruta propuesta, que las radio ayudas de navegación estarán:

1) Disponibles en la ruta para las aeronaves navegando dentro de la escala de exactitud requerida por el control de tránsito aéreo (ATC); y

2) Colocadas para permitir la navegación a cualquier aeropuerto regular, de reabastecimiento de combustible o alterno, dentro del grado de exactitud necesario para la operación propuesta.

Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeropuertos alternos, la radioayuda de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado está listada en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

121.105 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Toda aerolínea doméstica o internacional deberá tener disponible como sea necesario personal competente, instalaciones y equipos adecuados incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento, mantenimiento preventivo de la aeronave y equipo auxiliar.

121.107 Centro de despacho.

Toda aerolínea doméstica o internacional debe tener en todo punto de operación de sus aviones un despachador calificado y responsable del despacho, que asegure el cumplimiento de todas las operaciones y requisitos de despacho, y que sean firmados por el capitán de la nave y quede copia archivada que pueda ser evaluada por los inspectores de la Autoridad de Aviación Civil, de cómo se entrega el avión al capitán para todo vuelo.

Sección "F" - Aprobación de Areas y Rutas para Explotadores Aéreos No Regulares

121.111 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que gobiernan la obtención y aprobación de áreas y rutas, para explotadores aéreos no regulares.

121.113 Requisitos en ruta y área. Generalidades.

a) Todo explotador no regular debe demostrar a la Autoridad de Aviación Civil:

1) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas domesticas seguras de acuerdo a los párrafos (3) y (4) de esta sección;

2) Que está capacitado para realizar operaciones aéreas seguras fuera del territorio dominicano de acuerdo a los requisitos internacionales;

3) Que está habilitado y equipado con capacidad de realizar operaciones aéreas de acuerdo con los estándares de operación establecidos en el Reglamento Aeronáutico Dominicano e internacionales;

4) Todas las operaciones IFR sobre espacios nacionales, espacios extranjeros, espacio controlado o rutas controladas.

b) A pesar de lo indicado en el párrafo (a)(4) de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil, puede aprobar rutas fuera del espacio aéreo controlado si el operador demuestra que la ruta propuesta es segura y se incluye en el certificado de explotación y las especificaciones de operación.

121.115 Amplitud de las rutas.

a) Las rutas aprobadas o segmentos de rutas deben considerar:

1) Altura con respecto al terreno;

2) Altitudes mínimas en ruta (MEA);

3) Ayudas a la navegación tanto en tierra como en el aire;

4) Densidad del trafico;

5) Procedimientos ATC.

b) Cualquier consideración que a este respecto se estime necesaria para la seguridad y el bien público.

121.117 Condiciones de los aeropuertos y/o aeródromos requeridos.

a) Ningún explotador aëreo no regular puede operar en un aeropuerto y/o aeródromo, a menos que esté apropiadamente equipado y adecuado para el tipo de operación aprobada bajo 121.97.

121.119 Facilidades de información meteorológica.

a) Ningún explotador aéreo no regular puede realizar operaciones aéreas si no cuenta con un sistema oficial de obtención de información de las condiciones meteorológicas aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil en el certificado de explotador.

121.121 Facilidades de navegación en ruta.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado conduciendo operaciones no regulares, puede ejecutar una operación sobre una ruta, a menos que las ayudas no visuales terrestres estén:

1) Disponibles en la ruta para aeronaves navegando dentro del grado de precisión necesario requerido por el ATC; y

2) Situado para permitir navegación a cualquier aeropuerto de destino o aeropuerto alterno, con el grado de precisión necesario para la operación proyectada.

b) Ayudas terrestres no visuales no son requeridas para:

1) Operaciones diurnas VFR que pueden ser conducidas con seguridad por derrotero (pilotaje) debido a las características del terreno;

2) Operaciones en segmentos de ruta con el uso de otro medio especial de navegación aprobado.

c) Excepto por aquellas ayudas requeridas para rutas hacia aeropuertos alternos, las ayudas de navegación terrestres no visuales que son requeridas para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado delineadas en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

121.123 Facilidades de servicio y mantenimiento.

Todo explotador aéreo no regular deberá demostrar que tiene disponible personal competente e instalaciones y equipos adecuados, incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales para el apropiado servicio, mantenimiento y mantenimiento preventivo de sus aeronaves y equipo auxiliar.

121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.

a) Todo explotador aéreo debe demostrar que tiene:

1) Un sistema de seguimiento de vuelo establecido de acuerdo con los requisitos de la autorización de salida de vuelo de la sección "U" de este RAD, y adecuado para el seguimiento de cada vuelo tomando en cuenta las operaciones a ser conducidas; y

2) Centros de seguimiento de vuelo colocados en los puntos necesarios:

i) Para asegurar el seguimiento adecuado del progreso de cada vuelo con respecto a su salida en el punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas presentadas en esos puntos o paradas; y

ii) Para asegurar que el piloto al mando esta provisto de toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

b) Cualquier explotador no regular puede coordinar para tener facilidades de seguimiento de vuelo proporcionado por personas que no sean sus empleados, pero en tal caso el explotador comercial continúa siendo el primer responsable del control operacional de cada vuelo.

c) Las especificaciones de operaciones de vuelo del explotador especifican el sistema de seguimiento de vuelo que está autorizado a usar y el lugar de los centros.

121.127 Sistema de seguimiento de vuelos: Requisitos.

a) Todo explotador que use un sistema de seguimiento de vuelo debe demostrar que:

1) El sistema tiene facilidades y personal adecuado para proporcionar la información necesaria para iniciación y conducción segura de todo vuelo; a:

i) La tripulación de vuelo de toda aeronave; y

ii) Las personas designadas por el explotador para ejercer la función de control operacional de la aeronave; y

2) Que el sistema tiene medio de comunicaciones a través de facilidades privadas o publicas disponibles, tales como teléfono, telégrafo o radio etc., para monitorear el avance de todo vuelo con respecto a su salida del punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras de mantenimiento o mecánicas presentadas en esos puntos o paradas.

b) El explotador aéreo no regular debe demostrar que el personal especificado en el párrafo (a) de esta sección y aquellas que designó para realizar la función del control de operación de las aeronaves, son capaces de realizar las tareas asignadas.

Sección "G" - Requisitos del Manual

121.131 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas para la preparación y mantenimiento de manuales por todos los titulares de certificado.

121.133 Preparación.

a) Todo explotador aéreo certificado bajo este RAD, debe preparar y mantener actualizados los manuales aceptables por la Autoridad de Aviación Civil, para el uso y guía del personal de operaciones de vuelo y de tierra así como del personal directivo en la conducción de sus operaciones.

b) Para el propósito de esta sección el titular del certificado puede preparar aquellas partes de los manuales conteniendo las informaciones e instrucciones de mantenimiento en su totalidad o por partes, en forma de páginas impresas o en microfilms.

121.135 Contenido.

a) Todo manual requerido en la sección 121.133 de este Reglamento, debe:

1) Incluir instrucciones y la información necesaria que permita al personal inherente realizar sus deberes y responsabilidades con un alto grado de eficiencia;

2) Estar en forma que sea fácil de revisar;

3) Tener la fecha de la última revisión en cada una de las páginas; y

4) No contradecir a ninguna legislación nacional vigente, como así tampoco a cualquier otra regulación internacional, si fuera aplicable o a lo establecido en las especificaciones de operaciones del titular del certificado o al certificado de explotación.

b) Los manuales pueden estar separados en dos o más partes pero toda parte deberá contener aquella que le sea apropiada a todo grupo de personas conteniendo en su conjunto toda la información siguiente:

1) Política general;

2) Tareas y responsabilidades de todo tripulante, miembro apropiado del personal de tierra y el personal directivo;

3) Referencias adecuadas a la Legislación Aeronáutica, este Reglamento y normas complementaria (RAD, OACI, Anexo 6, DOC. 8335);

4) Despacho de vuelo y control operacional, incluyendo procedimientos para despacho coordinado o control de vuelo, o procedimientos de seguimiento de vuelo, como sea aplicable;

5) Procedimientos de vuelo en ruta, navegación y comunicación, incluyendo procedimientos para el despacho y salida o continuación de vuelo si algún equipo requerido para el tipo particular de operación llega a ser inoperante o inservible en ruta;

6) Para aerolíneas domésticas o internacional, información apropiada de las especificaciones de operaciones en ruta, incluyendo toda ruta aprobada, los tipos de aeronaves autorizadas, el tipo de operaciones tales como IFR, VFR, día, noche, etc. y cualquier otra formación pertinente;

7) Para explotadores no regulares, informaciones de las especificaciones de operación que incluyan el área de operaciones autorizadas, el tipo de operaciones tales como VFR de día e IFR de noche etc. y cualquier otra información pertinente;

8) Información apropiada de las especificaciones de operaciones de los aeropuertos:

   i) Su ubicación, operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales solamente;

   ii) Su designación, regular, alterno, etc. (operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales solamente);

   iii) Los tipos de aeronaves autorizados, operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales solamente;

   iv) Procedimientos de aproximación por instrumento;

   v) Mínimos de aterrizaje y despegue; y

   vi) Cualquier otra información pertinente.

9) Limitaciones del peso de despegue en ruta y aterrizaje;

10) Procedimientos para familiarizar a los pasajeros con el uso del equipo de emergencia durante el vuelo;

11) Equipo de emergencia y procedimientos;

12) El método de designar la sucesión de mando de los tripulantes de vuelo;

13) Procedimientos para determinar el uso de área de aterrizaje y despegue, y para la diseminación de información pertinente al personal de operaciones;

14) Procedimientos para operar en condiciones de hielo, granizos, tormentas, corte de viento a bajo nivel (windshear) o cualquier condición meteorológica potencialmente peligrosa;

15) Programas de entrenamiento de piloto y auxiliar de cabina, incluyendo fases terrestres apropiadas de vuelo y de emergencia;

16) Instrucciones y procedimientos para el mantenimiento preventivo y servicios;

17) Limitaciones de tiempo o pautas que determinan esas limitaciones de tiempo entre revisiones generales, inspecciones y verificaciones de estructuras, motores, hélices, accesorios y equipo de emergencia;

18) Procedimiento para el reabastecimiento de combustible, eliminación de contaminación de combustible, protección contra el fuego, incluyendo protección electrostática y la supervisión y protección de pasajeros durante el reabastecimiento;

19) Inspecciones de aeronavegabilidad incluyendo instrucciones que abarquen procedimientos, normas, responsabilidades y autoridad del personal de inspección;

20) Métodos y procedimientos para mantenimiento del peso de la aeronave y centro de gravedad entre límites aprobados;

21) Donde sea aplicable, piloto, despachador, procedimientos de calificación de aeropuertos y ruta;

22) Procedimiento de notificación de accidentes;

23) Procedimientos e instrucciones referentes al manejo de mercancías peligrosas y materiales restringido magnetizados, si estos materiales están para ser transportados, almacenados o manipulados, incluyendo:

   i) Procedimientos para determinar la certificación apropiada del embarque, empaque apropiado, marcación, rotulación, documentos del embarque, compatibilidad de artículos e instrucciones sobre el estibamento, almacenaje y manejo;

   ii) Procedimientos de notificación para reportar incidentes de mercancías peligrosas a la Autoridad de Aviación Civil;

   iii) Instrucciones y procedimientos para la notificación al piloto al mando cuando hay mercancías peligrosas a bordo.

24) Instrucciones y planes de entrenamiento pertinentes para evitar el impacto contra el suelo sin perdida de control, así como los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad al terreno (GPWS).

25) Cualquier otra información o instrucción relativa a la seguridad que las autoridades competentes consideren necesaria.

c) Todo titular del certificado deberá mantener por lo menos una copia completa del manual en su base principal de operaciones.

121.137 Distribución y disponibilidad.

a) Todo titular de un certificado deberá proveer una copia de los manuales requeridos bajo 121.133, y los cambios y actualizaciones de ellos o partes apropiadas de los manuales:

1) Su personal requerido para operaciones en tierra y en mantenimiento;

2) Tripulantes; y

3) Las autoridades competentes.

b) Toda persona a quien se le suministra un manual o parte de él, bajo el párrafo (a) de esta sección debe mantenerlo actualizado con los cambios y adiciones proporcionados a esta persona, y ésta documentación debe ser accesible para consultar en todo momento.

c) Para dar cumplimiento al propósito establecido en el párrafo (a) de esta sección el titular del certificado podrá proveer al personal de su dotación de mantenimiento de los manuales de microfilms y además proveerá los dispositivos de imagen y lectura adecuados en forma tal que se provea una imagen legible en papel de la instrucción e información de mantenimiento microfilmada.

121.139 Requisitos de manuales a bordo de aeronaves: Explotadores aéreos no regulares.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, todo explotador aéreo no regular dispondrá de las partes necesarias de los manuales sobre todo, cuando se aleje de la base principal. Las partes necesarias deben estar disponibles para uso en vuelo o en tierra. Si el explotador de servicio de transporte aéreo lleva a bordo de un avión toda o una porción de los manuales en microfilm, deberá llevar también el dispositivo de imagen y lectura en papel.

b) Si un explotador aéreo no regular es capaz de realizar todo el mantenimiento programado en estaciones especificadas donde cuenta con las secciones de los manuales correspondientes a mantenimiento, no tiene necesidad de llevar esas partes de los manuales a bordo del avión hacia aquellas estaciones.

121.141 Manual de vuelo del avión.

a) Todo titular de certificado deberá contar con un manual de vuelo aprobado y registrado por la Autoridad de Aviación Civil, actualizado para todo tipo y modelo de aeronave a su servicio.

b) El manual de vuelo debe ser llevado a bordo de la aeronave y debe estar disponible para su utilización por la tripulación de vuelo.

c) El explotador proporcionará al personal de operaciones y a la tripulación de vuelo un manual de operaciones de la aeronave respecto a cada uno de los tipos de aeronave en operación, donde figuren los procedimientos normales, no normales y de emergencia atinentes a la operación de la aeronave. El manual incluirá detalles de los sistemas de aeronave y de las listas de verificación que hayan de utilizarse. En el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.

Sección "H" - Requisitos de la Aeronave

121.151 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas que deben cumplir las aeronaves que los titulares de un certificado de explotación operen bajo este RAD.

121.153 Requisitos generales de la aeronave.

a) Excepto lo prescrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado puede operar un avión, a menos que el mismo:

1) Esté registrado como una aeronave civil en la República Dominicana y posea un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente expedido por la Autoridad de Aviación Civil;

2) Esté en condición aeronavegable y cumpla los requisitos aplicables de aeronavegabilidad incluyendo los relacionados a identificación y equipo.

b) Un titular de certificado puede usar un sistema aprobado de control de peso y balance basado en un promedio asumido o estimado para cumplir con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y limitaciones de operación.

c) Un titular de certificado puede operar en transporte aéreo una aeronave civil que esté arrendada a él sin tripulantes y esté registrada en un Estado que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), si:

1) La aeronave posea un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, emitido por el Estado de registro y cumpla los requisitos de registro e identificación de ese Estado;

2) La aeronave es de un diseño aceptado por la Autoridad de Aviación Civil, y cumple con los requisitos que serían aplicables a esa aeronave si estuviera registrada en República Dominicana, incluyendo los requisitos establecidos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar (incluyendo conformidad de diseño, condiciones para operación segura y los requisitos de ruidos, ventilación de combustible y emisión del motor) exceptó que la aeronave no será registrada ni se le emitirá un certificado de aeronavegabilidad estándar por parte de la Autoridad de Aviación Civil;

3) La aeronave es operada por pilotos empleados por el titular del certificado, que posean licencia habilitada o emitida por la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana;

4) El titular de certificado haya registrado una original del contrato para el arrendamiento o alquiler de la aeronave en el registro nacional de aeronaves en la Autoridad de Aviación Civil.

121.157 Requisitos de equipo y certificación de aeronaves.

Ningún titular del certificado debe operar una aeronave, a menos que haya sido certificada por la Autoridad de Aviación Civil, esté equipada y posea los instrumentos requeridos por el certificado de Tipo y sus enmiendas y cumpla con los requisitos especiales de aeronavegabilidad de este RAD.

121.159 Prohibición de aviones monomotor.

Ningún titular de certificado debe operar un avión monomotor bajo este RAD.

121.161 Limitaciones de los aviones. Tipo de rutas.

a) A menos que el titular de certificado sea expresamente autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, en lo que a ella compete, basándose en las características del terreno, el tipo de operación o rendimiento del avión que será utilizado, el titular de certificado no podrá realizar operaciones con aviones con dos o tres grupos motores (excepto aviones impulsados por tres grupos motores o/y turbina) sobre una ruta que contenga un punto que se encuentre a más de una hora de vuelo, considerando aire calmo y a velocidad de crucero con un motor inoperativo, a un aeropuerto adecuado para dicha aeronave.

b) Ningún titular de certificado puede operar un avión terrestre (no anfibio) en operaciones sobre agua a grandes distancias sin que ese avión esté certificado para amarizaje forzoso.

121.163 Vuelos de pruebas para las aeronaves.

a) Vuelos de pruebas iniciales para aviones: Ninguna persona podrá operar un avión sin que antes haya sido este operado y probado para su uso en operaciones del tipo conducidas bajo los RAD 121 y 135, a menos que ese avión haya, además de los requisitos de certificación del mismo, efectuado por lo menos 100 horas de vuelo de prueba aceptable a la Autoridad de Aviación Civil en el tipo de operación que se está solicitando incluyendo un número de vuelos en aeropuertos en ruta. La necesidad de por lo menos 100 horas de vuelo de prueba puede ser reducido por la Autoridad de Aviación Civil, si ésta determina que un nivel satisfactorio de eficiencia ha sido demostrado para justificar la reducción. Por los menos 10 horas de estos vuelos en prueba deben ser volados de noche.

Sección "I" - Rendimiento (performance) del Avión. Limitaciones de Operación

121.171 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las limitaciones de operaciones y rendimiento (performance) de los aviones para todos los titulares de certificado.

b) Para los propósitos de este RAD, "Longitud efectiva de la pista" para aterrizaje significa la distancia desde el punto en el cual el plano libre de obstáculo (trayectoria) relacionado con el extremo de aproximación a esa pista donde termina la aproximación, intercepta la línea del centro de la pista hasta el otro extremo de la misma.

c) Para los propósitos de esta sección, el franqueamiento de obstáculo de la aeronave significa que el avión remontándose hacia arriba desde la pista en una pendiente de 1:20 de la horizontal y tangente a, o liberando todas las obstrucciones dentro de un área especificada que rodee la pista como se muestra en una vista del perfil de dicha área. En la vista del plano, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, empezando en el punto donde la liberación de la obstrucción del aeroplano se intercepta con la línea central de la pista y procediendo a un punto de por lo menos 1,500 pies desde el punto inicial. Desde allí, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre la tierra en la pista (en el caso de despegue) o con la aproximación instrumental (para aterrizajes), o donde es aplicable uno de estos senderos que no haya sido establecido, esté consistentemente con los giros de por lo menos un radio de 4,000 pies hasta un punto que se consigan más allá del cual el franqueamiento de obstáculo de la aeronave despeja todas las obstrucciones. Esta área se extiende lateralmente a 200 pies en cada lado de la línea central en el punto donde la franquicia a la obstrucción de la aeronave se intercepta a la pista y continúa en su ancho hasta el final de la pista, entonces se incrementa uniformemente hasta 500 pies en cada lado de la línea central en un punto de 1,500 pies desde la intersección de la franquicia de la obstrucción de la aeronave con la pista; después ella se extiende lateralmente a 500 pies de cada lado de la línea central.

121.173 Generalidades.

a) Todo titular de certificado que opera un avión con motor recíproco en la categoría de transporte deberá cumplir con 121.175 al 121.187.

b) Todo titular de certificado que opera avión con motor de turbina categoría transporte cumplirá con 121.189 hasta 121.197, excepto que cuando opere un avión turbo hélice categoría de transporte, pero que anteriormente operó con certificado de Tipo con el mismo número pero con motores recíprocos, puede cumplir con 121.175 hasta 121.187.

c) Todo titular de certificado que opera un avión grande que no sea categoría transporte, cumplirá con 121.199 hasta 121.205 y cualquier determinación de cumplimiento deberá basarse únicamente en sus tablas de rendimiento (performance).

d) Los datos de rendimiento (performance) que indica el manual de vuelo del avión se aplican en la determinación para cumplimiento con los 121.175 hasta 121.197. Cuando las condiciones de rendimiento (performance) sean diferentes a los datos de rendimiento (performance) base, éstos se determinarán por la interpolación o por computación a los efectos de cambios en las variables especificas si los resultados de la interpolación o los cómputos son considerablemente más precisos que los resultados de las pruebas directas.

e) Ninguna persona puede despegar un avión de la categoría de transporte impulsada por motor reciproco con un peso que sea mayor al permitido por la pista en uso determinado por las limitaciones para despegue de la pista para las reglas de la categoría transporte de este RAD, sin tomar en cuenta los factores de corrección por la temperatura de operaciones establecida en el manual del avión utilizado.

f) La Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviaciones de las especificaciones de operaciones en los requisitos del RAD, si las circunstancias especiales hacen que una observación literal de un requisito no sea atentatoria a la seguridad del vuelo.

g) Las diez millas de ancho especificadas en 121.179 a 121.183 pueden reducirse a cinco millas pero no más de veinte (20) millas de longitud cuando se opere VFR o donde las instalaciones de navegación proporcionen identificación precisa y confiable en relación a las obstrucciones y el terreno alto, ubicado fuera de las cinco millas, pero dentro de diez millas, a todo lado de la ruta destinada.

121.175 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.

a) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos desde un aeropuerto localizado a una elevación en la cual el peso máximo de despegue que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

b) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos para un aeropuerto intentado de destino que esté localizado a una elevación que el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

c) Ninguna persona puede especificar o tener especificado, un aeropuerto alterno, para una aeronave impulsada por motores recíprocos, que esté localizado a una elevación en la cual el peso máximo de aterrizaje que ha sido determinado, quede fuera de los límites certificados para esa aeronave.

d) Ninguna persona puede despegar una aeronave impulsada por motores recíprocos a un peso mayor para el cual el peso máximo autorizado de despegue para la elevación del aeropuerto.

e) Ninguna persona puede despegar un avión impulsado por motores recíprocos si su peso al llegar al aeropuerto de destino será mayor que el peso máximo autorizado de aterrizaje

para la elevación de ese aeropuerto, con un consumo normal de combustible y aceite en ruta permitido.

f) Esta sección no es aplicable a aeronaves grandes de categoría de transporte bajo 121.173 (c).

121.177 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona operando un avión propulsado por motores recíprocos debe despegar ese avión, a menos que sea posible:

1) Parar el avión con seguridad en la pista, como está mostrado en los datos de distancia de aceleración y parada, en cualquier momento durante el despegue hasta alcanzar la velocidad de falla del motor crítico;

2) Si el motor crítico falla en cualquier momento después que el avión alcanza la velocidad de falla del motor crítico (V_1) continúa el despegue y alcanza una altura de cincuenta (50) pies como indican los datos de trayectoria de vuelo antes de pasar sobre el final de la pista;

3) Librar todos los obstáculos con por lo menos cincuenta (50) pies verticalmente (como indican los datos de trayectoria de despegue) o doscientos (200) pies horizontalmente dentro de los limites del aeropuerto y trescientos (300) pies horizontalmente después de los limites sin girar antes de alcanzar la altura de cincuenta (50) pies (como indican los datos de trayectoria de despegue y de ahí en adelante sin girar más de 15° (bank).

b) Al aplicar esta sección, deben hacerse correcciones a la gradiente efectivo de pista, para permitir el efecto del viento, el dato de despegue basado en aire en calma debe ser corregido tomando en cuenta no más de cincuenta porciento (50%) de cualquier componente de viento de frente y no menos de ciento cincuenta porciento (150%) de cualquier componente de viento de cola.

c) Esta sección no aplica a aeronaves grandes de la categoría de no transporte operados bajo el 121.173 (c).

121.179 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con todos los motores operando.

a) Ninguna persona operando un avión impulsado por motores recíprocos puede despegar ese avión a un peso que contando con el consumo normal de combustible y aceite no permita un régimen de ascenso en pies por minuto con todos los motores operando, de al menos 6.90 Vso (ese es el número de pies por minuto que es obtenido al multiplicar el número de nudos por (6.90) a una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el punto más alto de obstrucción dentro de diez (10) millas a todo lado de la ruta intentada.

b) Esta sección no aplica a aeronaves de categoría no transporte operando bajo 121.173 (c).

121.181 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona operando un avión impulsado por motores recíprocos puede despegar ese avión a un peso que considerando el consumo normal de combustible y aceite no permita un régimen de acenso en pies por minuto, con un motor inoperativo de por lo menos (0.079-0.106/N) $V_{so}2$ (donde N es el número de motores instalados y VSO es expresado en nudos) a una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el terreno más alto u obstrucciones dentro de diez (10) millas de la ruta intentada. Sin embargo, para el propósito de este párrafo la razón (rate) de ascenso para aviones certificados bajo este RAD, 0.026 $V_{so}2$.

b) En lugar de los requisitos del párrafo (a) de esta sección, una persona puede bajo un procedimiento aprobado, operar aviones de categoría de transporte impulsados por motores recíprocos, con todos los motores operando a una altitud que permita a la aeronave continuar, después de la falla de un motor, al aeropuerto alterno donde puede aterrizar de acuerdo con 121.187, considerando un consumo normal de combustible y aceite. Luego de asumida la falla, la trayectoria de vuelo debe estar libre del terreno y de cualquier obstáculo dentro de 5 millar en ambos lados de la ruta intentada y por lo menos 20,00 pies.

c) Sin un procedimiento aprobado bajo el párrafo (b) de esta sección es utilizado, el titular de un certificado tendrá que cumplir con lo siguientes:

1. El régimen de ascenso (como se prescribe en el manual de vuelo del avión para el peso y altitud apropiada) calculando la trayectoria de vuelo del avión debe ser disminuida de acuerdo, en pies por minutos, igual a: (0.079-0.106/N) $V_{so}2$

   (Donde N es el número de motores instalador y (Vso)2 es la velocidad expresada en nudos) para aviones certificados bajo la parte 25 de este capitulo y por 0.026 $V_{so}2$ para aeronaves certificadas bajo la parte 4a de las Regulaciones aéreas civiles).

2. La altitud con todos lo motores operativos será suficiente en el caso eventual de que el motor critico se torne inoperativo en cualquier a la largo de la ruta el vuelo será capaz de proceder bajo el uso de este procedimiento al aeropuerto alterno predeterminado.

   En la determinación (calculo) del peso de despegue, está asumido que el avión pasará sobre el obstáculo crítico siguiendo con falla de motor a un punto no próximo al obstáculo crítico que el fijo de radionavegación mas cercano aprobado, a menos que la AAC apruebe un procedimiento establecido que difiera del mismo sobre una base adecuada de que existe la salvaguardia operacional.

3. El avión que puede **encuentra dentro del** párrafo (a) de esta sección.

4. El avión debe cumplir las provisiones del párrafo (a)a de esta sección a 1000 pies por encima del utilizado como alterno en este procedimiento.

5. El procedimiento debe incluir un método aprobado considerando entre otras cosas los vientos y temperaturas que pudieran afectar adversamiento la trayectoria del vuelo.

6. El cumplimiento con este procedimiento de abastecimiento de combustible está permitido si el titular de un certificado muestra que él tiene un programa adecuado de entrenamiento, donde la tripulación de vuelo ha recibido las instrucciones adecuadas de (mismo, y que todas otras precaución han sido tomadas para a seguir un procedimiento seguro.

7. El titular del certificado deberá especificar en el despacho o autorización del vuelo un aeropuerto alterno que cumpla los requisitos de 121.625.

d) Esta sección no aplica para aeronaves grandes que no son de categorías de transporte operadas bajo 121.173 (c).

121.183 Parte 25 aeronaves de categoría de transporte con cuatro o más motores: Impulsadas por motores recíprocos: Limitaciones en rutas: Dos motores inoperativos.

a) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo la parte 25 y que tenga cuatro o más motores a menos que.

1. No haya un lugar a lo largo de la trayectoria intentada que este a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) desde un opuesto que cumpla con los requisitos de 121.187, o
2. El avión está operando con un peso que le permita con los dos motores críticos inoperativos ascender a 0.013 (Vso)2 pies por minutos (esos es, el número de pies por minutos obtenido al multiplicar el número de nudos cuadrados por 0.013) a una altitud de más de mil (1000) pies por encima del terreno, el obstáculo dentro de 10 millas en ambos lados de la trayectorias intentada, o a una altitud de cinco mil (5000) pies, la que sea mas alta.

b) Para los propósitos del párrafo (a) (2) de esta sección, del se asume que..

1. La falla de los dos motores en el punto que está más critico con respectos al peso de despegue;
2. El consumo de combustible y aceite es normal con todos los motores operando al punto donde ocurre la falla de dos motores y con dos motores operando más allá de ese punto.
3. Cuando se asume la falla de los motores a una altitud por encima de la altitud mínima prescrita, cumple con el régimen de ascenso prescrito a la altitud mínima prescrita no bicesaruamente a ser observada durante el descenso desde la altitud de crucero a la altitud mínima prescrita, si estos requisitos pueden cumplir una vez es alcanzada la altitud mínima prescrita, y asumiendo descender a lo largo de la trayectoria reta de descenso y el régimen de descanso es de 0.013 (Vso)2 y mayor que el régimen de la tabla de rendimiento aprobado; y

Prohibido su Reproducción

4. Si la descarga rápida de combustible (Dumping) está prevista, al peso del avión en el punto donde ocurre la falla está considerada de que no sea mayor que en la misma pudiera incluirse el combustible suficiente para proceder a un aeropuerto que cumple los requisitos de 121.187 y llegar a una altitud a menor de 1000 pies directamente sobre el aeropuerto

121.185 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizajes: Aeropuerto de destino.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección ninguna persona operando un avión de categoría de transporte impulsada por motores recíprocos podrá despegar ese avión, al menos que al llegar su peso, permita un consumo normal de combustible y aceite en vuelo, permitiera hacer un aterrizaje completo a su destino intentado dentro de un 60% de la longitud efectiva de a cada pista descrita desde un punto por debajo de 50 pies que se intercepte por arriba del plano de libramiento de obstáculo y la pista con el propósito de determinar el peso de aterrizaje permitido al aeropuerto de destino se presume que:

1. El avión aterrizará en la pista más favorable y siguiendo la dirección más favorable del viento calma.

2. El avión aterrizará en la pista mas conveniente tomando en consideración la dirección y velocidad del viento (pronóstico del tiempo esperado a la llegada), las característica de maniobras en tierra del avión

   (a) y otras condiciones tales como ayudas de aterrizaje y el terreno, y permitiendo para los efectos de la trayectoria de planeo y balancearse a no mas del 50% de lo componente de viento frontal o no menos de un 150% de la componente con viento en cola.

   (b) Un avión que estaría prohibido desde que comienza sus despegue el no cumpliría con los requisitos del párrafo (a) (2) de esta sección puede despegar si en su aeropuerto alterno esta especificado que cumple todos los requisitos de esta sección excepto que el avión pueda hacer un aterrizaje completo dentro de un 70% de la longitud de la pista efectiva.

121.187 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede enumerar un aeropuerto como aeropuerto alterno en un despacho o autorización de salida a menos que el avión (al peso anticipado al tiempo al aeropuerto de llegada), basado en la suposición en 121.185, puede ser parado en el aterrizaje completo, dentro de un 71% de la longitud efectiva de la pista.

121.189 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opere un avión con motor a turbina de transporte puede despegar con un peso mayor del que está considerado en el manual de vuelo de la aeronave para la elevación del aeropuerto y la temperatura ambiente que exista en el momento del despegue.

b) Ninguna persona que opere un avión con motor a turbina de categoría de transporte, debe despegar un avión con un peso mayor del que esté considerado en el manual de vuelo de la aeronave sobre las distancias mínimas requeridas para el despegue. En las distancias de despegue puede incluir una distancia de zona libre de obstáculos (clearway) por esa distancia (clearway) incluida no puede ser mayor de la mitad (½) de la carrera de despegue.

c) Ninguna persona que opere un avión categoría transporte con motor a turbina, debe despegar ese avión con un peso mayor al que se indica en el manual de vuelo del avión. El cumplimiento con lo siguiente deberá demostrarse:

1) La distancia de aceleración y parada no debe exceder la longitud de la pista de aterrizaje más la longitud de extensión de parada (stopway);

2) La distancia de despegue no debe exceder la longitud de la pista de despegue más la longitud de zona libre de obstáculos (clearway) excepto que la zona libre (clearway) incluida no será mayor que la mitad de la longitud de la pista de aterrizaje;

3) La carrera de despegue no debe ser mayor que la longitud de la pista.

d) Ninguna persona que opera el avión con motor de turbina de categoría de transporte puede despegar con pesos mayores que los especificados en el manual de vuelo del mismo.

e) Para determinar el peso máximo de despegue, distancias mínimas y trayectoria de vuelo, bajo el párrafo (a) hasta (d) de esta sección, se deberá hacer las correcciones correspondientes para la pista a usarse, como son: gradiente, temperatura, elevación del aeropuerto y el componente del viento al momento del despegue.

f) Para el propósito de esta sección, se asume que el avión no gira antes de los 50 pies de altura, según es mostrado en la trayectoria de despegue o la trayectoria neta de vuelo, como sea apropiado según el manual de vuelo del avión y el ángulo de viraje no exceda los 15 grados de inclinación.

g) Para el propósito de esta sección los terminos "distancia de despegue", carrera de despegue, trayectoria neta de despegue o trayectoria de despegue significa lo mismo de acuerdo a lo mostrado y vigente en las reglas con que el avión fue certificado.

121.191 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.

a) Ninguna persona que opera una aeronave impulsada con motor de turbina puede despegar un avión con un peso que consumiendo en forma normal combustible y aceite, cumpla las tablas de rendimiento (performance) para esa ruta con un motor inoperativo de acuerdo a las consideradas en el manual de vuelo del avión y los párrafos (a)(1) ó (2) de esta sección y en base a las temperaturas esperadas en ruta:

1) Haya una altura de por lo menos mil (1,000) pies sobre el obstáculo más alto del terreno las obstrucciones dentro de cinco millas a todo lado de la ruta planeada, además una de mil quinientos (1,500) pies sobre el aeropuerto donde una aeronave se presume va a aterrizar después de la falla de un motor;

2) La trayectoria de vuelo permita al avión continuar a la altitud de crucero al aeropuerto donde el aterrizaje pueda hacerse según 121.197, libre de obstrucciones dentro de cinco (5) millas de la ruta prevista.

b) Para los propósitos de párrafo (a.2) de esta sección, se considera que:

1) El motor falla en el punto más crítico de la ruta;

2) El avión ha pasado sobre la obstrucción más crítica, antes de la falla del motor en un punto que es más cercano a la próxima radioayuda de la obstrucción más alta;

3) Se tenga el método aprobado para continuar volando la aeronave con vientos adversos, según el manual de vuelo;

4) Lanzamiento del combustible (dumping) que se permitirá, si el titular de certificado muestra que la tripulación fue instruida adecuadamente y que el programa de instrucción es aprobado, y que todas las otras precauciones se han tomado para asegurar un procedimiento de vuelo seguro;

5) El aeropuerto alterno está especificado en el plan de vuelo y se cumple con los mínimos meteorológicos autorizados;

6) El consumo de combustible y aceite después de la falla de motor sea igual al consumo permitido para el plan de vuelo aprobado según el manual de vuelo del avión.

121.193 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Dos motores inoperativos.

a) Ninguna persona que opera un avión de categoría transporte con motores de turbina en una ruta planificada, a menos que cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada, que esté a menos de noventa (90) minutos con todos los motores operando a potencia de crucero que cumpla los indicados en 121.197;

2) Esté en cumplimiento a lo indicado en el manual de vuelo del avión, con el peso de operación normal con cuatro motores, si fallan dos motores del avión puede volar en esa condición desde ese punto a un aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, considerando la temperatura, manteniendo una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta a lo largo de esa ruta y cinco millas a todo lado de la misma o una altura de cinco mil (5,000) pies cualquiera que sea más alta.

Para el propósito del párrafo (a)(2) de esta sección, se asume que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta, que si se prevé el lanzamiento de combustible, para aliviar el peso del avión en el punto donde los motores fallen, incluya combustible suficiente después de la falla de motor sea igual que el consumo permitido para la trayectoria neta de acuerdo a los datos del manual de vuelo del avión.

b) Ninguna persona que opera un avión categoría de transporte con motores de turbina por una ruta planeada podrá hacerlo, a menos que él cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada que esté, a menos de noventa (90) minutos, con todos los motores operando a potencia de crucero, que cumpla los requisitos en 121.197;

2) Pero de acuerdo a lo indicado en el manual de vuelo del avión con el peso de operación normal con cuatro motores, si fallan dos motores del avión puede volar en esa condición, desde ese punto a un aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, considerando la temperatura, manteniendo una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta a lo largo de esa ruta y cinco millas a todo lado de la misma o una altura de dos mil (2,000) pies de cualquiera que sea más alta.

Para el propósito del párrafo (b)(2) de esta sección, se asume que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta, que el peso del avión en el punto donde los motores fallan incluye combustible suficiente para continuar al aeropuerto y llegar a una altura de por los menos mil quinientos (1,500) pies según tablas de operación previstas en el manual de vuelo con dos motores inoperativos sobre el aeropuerto.

c) Ninguna persona que opera un avión, impulsado con motor de turbina en vuelo a lo largo de una ruta podrá hacerlo, a menos que cumpla con lo siguiente:

1) Haya un aeropuerto alterno a lo largo de la ruta planificada que esté, a menos de noventa (90) minutos, con todos los motores operando a potencia de crucero que cumpla los requisitos en 121.197;

2) El peso esté de acuerdo al manual de vuelo del avión para dos motores inoperativos y su trayectoria de vuelo en ruta, permita a la aeronave volar desde el punto donde los dos motores se presume fallan simultáneamente, al aeropuerto que cumpla los requisitos del 121.197, con una trayectoria de vuelo, considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta, libre verticalmente por lo menos por dos mil (2,000) pies de toda obstrucción dentro de cinco (5) millas a ambos lados de la ruta planificada. Para el propósito de esta sección, se asume que:

i) Los motores fallaron en el punto más crítico en ruta;

ii) La trayectoria de vuelo permite una altura mínima de mil quinientos (1,500) pies sobre el aeropuerto donde el aterrizaje se presume será hecho después que los motores fallaron;

iii) Lanzamiento de combustible es posible (dumping) si es que el titular del certificado demuestra que la tripulación se ha entrenado adecuadamente y que el programa de adiestramiento es aprobado y que todas las otras precauciones se toman para asegurar un procedimiento seguro de lanzamiento de combustible;

iv) Por el peso de la aeronave en el punto donde los dos motores se presume fallan se prevé combustible suficiente para continuar al aeropuerto o aeródromo, llegar a una altura de por lo menos 1,500 pies sobre el aeropuerto o aeródromo y de ahí volar por 15 minutos con empuje o poder de crucero o ambos para la maniobra de aproximación;

v) El consumo de combustible y aceite después de la falla de motor está previsto según el manual de vuelo del avión.

121.195 Aviones de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.

a) Excepto lo indicado en los párrafos (c), (d) y (e) de esta sección, ninguna persona operando un avión categoría transporte con motores a turbina puede despegar dicho avión a no ser que su peso a la llegada, considerando el consumo normal de combustible y aceite, de acuerdo con la distancia de aterrizaje determinada en el manual de vuelo de la aeronave para el aeropuerto de destino, de acuerdo a la elevación y las condiciones de viento para la hora estimada de arribo, permita un aterrizaje completo dentro del 60% del largo efectivo de la pista descrita, 50 pies de altura en el cruce de lindero de la pista, asumiendo lo siguiente:

1) El avión se aterrizará en la pista en la dirección más favorable con relación al viento en calma;

2) Se considerará además de la pista, el viento probable, su velocidad y dirección y las características de maniobra de la aeronave en tierra tomando en consideración otras condiciones como ayudas al aterrizaje y características del terreno circundante.

b) Un avión turbo hélice no autorizado a despegar por no cumplir con los requisitos del párrafo (b)(2) de esta sección, podrá despegar si el aeropuerto alterno que cumple los requisitos de esta sección excepto que el avión pueda cumplir un aterrizaje completo dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

c) Si se demuestran técnicas de aterrizaje actualizadas en pistas mojadas en una distancia más corta, pero nunca menor que la requerida por párrafo (b) de esta sección, serán aprobadas para un modelo o tipo especifico de aeronave, lo que será incluido en el manual de vuelo del avión. Por lo demás, ninguna persona podrá despegar un avión con motor a turbina cuando las condiciones de tiempo y reportes meteorológicos o una combinación de estas condiciones indiquen que las pistas en el aeropuerto de destino pueden estar mojadas o resbalosas para el momento estimado de arribo, a no ser que la longitud efectiva de la pista en tal aeropuerto de destino sea 115% más larga que lo requerido por el párrafo (b) de esta sección.

121.197 Aviónes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

Ninguna persona puede considerar un aeropuerto como alterno en un despacho de salida de vuelo para un avión impulsado por motor de turbina, a menos que basado en el cumplimiento del 121.195 (b) con el peso calculado en el momento de llegada pueda hacer un aterrizaje completo dentro del setenta (70%) de la longitud efectiva de pista de aterrizaje para aviones turbohélices y el sesenta (60%) de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje en aviones turbojet, considerando el cruce de lindero a cincuenta (50) pies de altura sobre la pista de aterrizaje.

En el caso de un aeropuerto alterno, después del despegue como indica el 121.617, se podrá calcular el combustible a descargar (dumping) después del consumo de combustible, para el calculo del peso de aterrizaje al alterno.

121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son considerados de categoría de transporte.

a) Ninguna persona que opere un avión que no sea categoría transporte podrá despegar tal aeronave con un peso mayor de aquel que permita ser parado con efectividad dentro de la longitud de la pista de aterrizaje, a cualquier punto durante la carrera de despegue antes que alcance ciento cinco por ciento 105% de la velocidad mínima de control, que es la velocidad mínima en que una aeronave puede sin riesgo controlarse en vuelo después que un motor, haya fallado o ciento quince porciento 115% de la velocidad de perdida con potencia reducida en la configuración de despegue; o cualquiera que sea mayor.

b) Para los fines de esta sección:

1) Puede asumirse que la potencia de despegue se usará en todos los motores durante la aceleración;

2) No más de 50% del componente, reportado de viento de frente o no menos de 150% del componente de viento de cola, podrá tomarse en cuenta en el planeamiento;

3) El promedio de gradiente de la pista de aterrizaje la diferencia entre las elevaciones de los extremos de la pista de aterrizaje dividida por la longitud total, debe considerarse si es más de 0.5%;

4) Se presume que el avión opera en atmósfera estándar; y

5) La longitud efectiva de pista para el despegue, significa la distancia desde el inicio de la pista en la que el despegue se inicia hasta la altura del cruce en el otro extremo de la pista.

121.201 Limitaciones de ruta para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Un motor inoperativo.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona que opere un avión que no sea categoría de transporte podrá despegar con peso que no permita un régimen de ascenso de por lo menos cincuenta (50) pies por minutos, con el motor crítico inoperativo a una altura de mil (1,000) pies sobre la obstrucción más alta en un radio de cinco millas en todo lado del rumbo de salida o cinco mil (5,000) pies, lo que sea más alto.

b) Sin considerar el párrafo (a) de esta sección, si la Autoridad de Aviación Civil considera que la seguridad de la operación no se menoscaba, una persona puede operar el avión en una altura que permita a la aeronave, luego de la falta de motor, superar toda obstrucción dentro de cinco (5) millas sobre todo lado de la vía prevista sobre mil (1,000) pies. Si este procedimiento se usa, la Autoridad de Aviación Civil debe considerar lo siguiente para la ruta, segmento de ruta o el área concerniente:

1) La confiabilidad del pronóstico de viento y del tiempo;

2) La ubicación y tipos de ayudas a la navegación;

3) Las condiciones predominantes del tiempo, particularmente la frecuencia y la cantidad de turbulencia normalmente encontrada;

4) Las características del terreno;

5) Problemas de control de tránsito aéreo;

6) Cualquiera otros factores operacionales que afectan la operación

c) Para los fines de esta sección, se asume que:

1) El motor crítico está inoperativo;

2) La hélice del motor inoperativo está en la posición mínima de resistencia (embanderada);

3) El tren de aterrizaje y flaps están en la posición más favorable;

4) Los motores buenos operan con potencia máxima continua;

5) El avión opera en atmósfera estándar;

6) El peso de la aeronave es reducido progresivamente por el consumo calculado de combustible y aceite.

121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto de destino.

a) Ninguna persona que opere un avión que no sea categoría de transporte puede despegar tal aeronave con un peso que:

1) Considerando el consumo planeado de combustible y aceite, el peso no sea mayor del que permita un aterrizaje con parada completa dentro del 60% de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje elegida en el aeropuerto de destino;

2) El peso, es mayor que el permisible para el aterrizaje, si el aterrizaje va a efectuarse en la pista de despegue:

i) Con mayor longitud efectiva con viento en calma;

ii) Cálculo para el viento probable, tomando en cuenta no más de 50% del componente de aeronave de frente o no menos de 150% del componente del viento de cola.

b) Para los fines de esta sección, se asume que:

1) El avión cruza el final de la pista a una altura de 50 pies y con una velocidad indicada de por lo menos 1.3 Vso;

2) El aterrizaje no requiere habilidad excepcional de pilotaje; y

3) El avión opera en atmósfera estándar.

121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son considerados de categoría de transporte: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede considerar un aeropuerto como aeropuerto alterno en una autorización de vuelo o despacho, para aviones que no son de categoría de transporte, a menos que el avión que conduce en el peso calculado al tiempo de arribo, en base a las condiciones indicadas en el 121.203, puede efectuar un aterrizaje con una parada completa dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista de aterrizaje.

121.207 Aviones de transporte con certificado provisional: Limitaciones de operación.

Además de las limitaciones en el 91.317, las limitaciones siguientes se aplican a la operación de aviones de transportadores aéreos con certificado provisional.

a) Además de los tripulantes de vuelo, todo explotador aéreo llevará en el avión únicamente a las personas que se enumeran en el 121.547 (c) o a quienes sean autorizados específicamente por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo explotador aéreo guardará un registro (record) de todo vuelo realizado bajo esta sección y guardara los registros (records) completos de toda inspección hecha y el mantenimiento realizado al avión. El transportador aéreo tendrá disponibles los registros (records) hechos bajo esta sección al fabricante y a la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "J" - Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad

121.211 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe reglas especiales de aeronavegabilidad aplicables a todos los titulares de certificado de explotador aéreo.

121.213 Requisitos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.

a) Excepto lo provisto en el párrafo (b) de esta sección, ningún titular de certificado puede utilizar un avión impulsado por motores recíprocos cuya potencia máxima continua sea mayor de 600 HP cada uno, a menos que el avión cumpla los requisitos de 121.215 hasta 121.283.

b) Si la Autoridad de Aviación Civil determina que para un modelo particular de avión usado en servicio de carga el cumplimiento literal de cualquier requisito del párrafo (a) de esta sección sería extremadamente difícil y, su cumplimiento no contribuiría materialmente con el objetivo pretendido, entonces la Autoridad de Aviación Civil puede requerir el cumplimiento de solamente aquellos requisitos que sean necesarios para cumplir los objetivos básicos de este RAD.

121.215 Interiores de cabina.

a) Excepto lo previsto en 121.312 de este RAD, todo compartimiento usado por la tripulación o pasajeros debe cumplir los requisitos de esta sección.

b) Los materiales deben ser al menos resistentes a la inflamación.

c) Los protectores de pared, techo y el tapizado de pisos, asientos y equipo deben ser resistentes a la llama.

d) Todo compartimiento donde se permite fumar debe estar equipado con ceniceros que sean completamente removibles y los otros compartimientos deben llevar placas que prohiban fumar.

e) Todo receptáculo para uso de toallas, papeles y desperdicios debe ser de material resistente al fuego, debe tener una cubierta u otros medios para contener posibles incendios iniciados en el receptáculo.

121.217 Puertas internas.

Siempre que las puertas internas estén equipadas con ventanillas u otros medios de ventilación, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de la puerta cuando sea necesario.

121.219 Ventilación.

Toda cabina de mando y de pasajeros debe estar adecuadamente ventilada. La concentración de monóxido de carbono no puede ser mayor a una parte en 20,000 partes de aire y no pueden encontrarse presente vapores de combustible. En cualquier caso donde las divisiones entre compartimientos tengan ventanillas u otros medios que permitan fluir al aire entre dichos compartimientos, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cortar el flujo de aire a través de las divisiones cuando sea necesario.

121.221 Protección contra incendio.

a) Todo compartimiento debe ser diseñado de tal manera que, cuando se utilice para el almacenaje de carga o equipajes cumpla con los siguientes requisitos:

1) Ningún compartimiento puede incluir controles, cableado eléctrico, líneas, equipos o accesorios que ante un eventual daño o falla puedan afectar la operación segura del avión, a menos que el elemento esté adecuadamente aislado, protegido o cubierto de alguna forma para que no pueda ser dañado por el movimiento de la carga en el compartimiento y para que, a su vez, ningún daño o falla del elemento pueda originar un peligro de incendio en el compartimiento,

2) Las cargas o equipajes no deben interferir con el funcionamiento de los dispositivos protectores de fuego del compartimiento;

3) Los materiales usados en la construcción de los compartimientos, incluyendo equipos de amarre, deben ser resistentes a la llama;

4) Todo compartimiento debe incluir previsiones para protección contra el fuego de acuerdo a la clasificación fijada en los párrafos (b) al (f) de esta sección.

b) Clase A: Los compartimientos de carga y equipajes son clasificados como Clase A, si:

1) En ese lugar fuera fácilmente localizado el fuego por un miembro de la tripulación que esté ubicado en su puesto;

2) Todas las partes del compartimiento son fácilmente accesibles en vuelo;

3) Debe haber un extinguidor de mano para cada compartimiento Clase A.

c) Clase B: Los compartimientos de carga y equipajes están dentro de la Clase B, si se provee acceso suficiente en vuelo para permitir a un miembro de la tripulación alcanzar efectivamente todos los sectores del compartimiento y su contenido con un extinguidor de mano y el compartimiento esté diseñado de una forma tal que, cuando se usen los accesos, no ingresen cantidades peligrosas de humo, llamas o el agente extinguidor a las cabinas de mando o pasajeros.

Todo compartimiento Clase B, debe cumplir lo siguiente:

1) Poseer un sistema detector de fuego o humo separado para dar alerta en los paneles del piloto o ingeniero de vuelo;

2) Existir un extinguidor de mano disponible;

3) Estar tapizado o recubierto con materiales resistentes al fuego, excepto que se utilice recubrimientos suplementarios resistentes al fuego.

d) Clase C: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados en la Clase C, si éstos cumplen lo siguiente:

1) Tener un sistema detector de fuego o humo separado para dar alerta en los paneles de los pilotos o ingeniero de vuelo;

2) Tener un sistema de extinción propio controlado desde las posiciones de los pilotos o ingenieros de vuelo;

3) Estar diseñado para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agente extintor ingrese a cualquier compartimiento ocupado por pasajeros o tripulación;

4) Tener ventilación y circulación de aire controladas de manera tal que el agente extintor provisto pueda controlar cualquier fuego que comience en el compartimiento;

5) Ser terminado o recubierto con material resistente al fuego excepto que sea utilizada una protección adicional de material resistente a la llama.

e) Clase D: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados en Clase D, si ellos están diseñados y construidos de forma tal que un principio de incendio que allí ocurra puede ser completamente confinado en ese compartimiento sin arriesgar la seguridad de la aeronave o los ocupantes. Todo compartimiento Clase "D" debe cumplir con lo siguiente:

1) Poseer un medio para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos ingresen a cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros;

2) Que la ventilación y circulación debe ser controlada dentro de todo compartimiento para que cualquier fuego que pudiera ocurrir en él no progrese más allá de los límites de seguridad;

3) Estar completamente recubierto con materiales resistentes al fuego;

4) Se debe tener en consideración el efecto de calentamiento dentro del compartimiento o partes críticas adyacentes de la aeronave.

f) Clase E: En aviones utilizados para el transporte de carga únicamente el área de cabina puede ser clasificada como Clase E. Todo compartimiento Clase E debe cumplir con lo siguiente:

1) Estar recubierto completamente con material resistente al fuego;

2) Poseer un sistema separado de detección de humo o fuego aprobado para dar alerta en los paneles del ingeniero de vuelo o pilotos;

3) Tener un medio para cerrar el flujo de aire de ventilación al o dentro del compartimiento y los controles para esos medios deben ser accesibles a la tripulación en la cabina de mando;

4) Poseer un medio para evitar que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos puedan ingresar en la cabina de mando;

5) Las salidas de emergencia requeridas para la tripulación deben ser accesibles bajo cualquier condición que se coloque la carga.

121.223 Prueba de cumplimiento con 121.221.

El cumplimiento con las disposiciones del 121.221 que se refiere a la accesibilidad a compartimientos, la entrada de cantidades peligrosas de humo o agentes extintores dentro de compartimientos ocupados por la tripulación o por pasajeros y la disipación del agente extintor en compartimientos Clase C, debe ser demostrado por pruebas en vuelo. Durante estas pruebas se debe demostrar que ninguna operación involuntaria de detectores de humo o fuego en otros compartimientos dentro del avión ocurrirían como resultado de fuego existente en cualquier otro compartimiento, ya sea durante el tiempo que se esté extinguiendo o después, a menos que el sistema de extinción inunde esos compartimientos simultáneamente.

121.225 Fluido deshelador de hélice.

Si es utilizado cualquier fluido de combustible para deshelar la hélice el titular del certificado debe cumplir con el 121.255.

121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada (Cross-Feed).

a) Las líneas de presión de alimentación cruzada no deben pasar a través de partes de la aeronave utilizadas para el transporte de personas o carga, a menos que:

1) Exista un medio para permitir a la tripulación cerrar el suministro de combustible a esas líneas; o

2) Las líneas están encerradas por un protector resistente al combustible y sus vapores, el cual esté ventilado y drenado al exterior del avión.

Sin embargo, tal protección no se necesitará si esas líneas no tienen uniones en o dentro de las áreas de carga o movimiento de personal y su recorrido sea adecuado o esté protegido para prevenir daños accidentales.

b) Las líneas que puedan ser aisladas del resto del sistema de combustible por válvulas ubicadas en cada extremo, deben incorporar previsiones para la liberación de presiones excesivas que puedan producirse debido a la exposición de esas líneas a altas temperaturas.

121.229 Ubicación de los tanques de combustible.

a) Los tanques de combustible deben estar ubicados de la manera que lo establece la 121.255.

b) Ninguna parte del recubrimiento de la barquilla (nacelle) del motor que esté ubicado inmediatamente detrás de una salida de aire principal del compartimiento del motor puede ser usada como pared de un tanque integral.

c) Los tanques de combustible deben estar aislados de los compartimientos del personal por medio de protecciones a prueba de combustible y sus vapores.

121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.

a) Las líneas de combustible deben estar instaladas y aseguradas de manera que permita prevenir vibraciones excesivas y soportar las cargas debidas a la presión de combustible y aceleraciones en vuelo.

b) Las líneas conectadas a componentes del avión entre las cuales pueda haber movimiento relativo, deben incorporar previsiones para flexibilizar las uniones.

c) Las conexiones flexibles en líneas que puedan estar bajo presión y sujetas a cargas axiales deben utilizar conjuntos de tubería flexibles en lugar de conexiones rígidas.

d) La manguera flexible debe ser de un tipo aceptable o adecuado para toda aplicación en particular.

121.233 Líneas y conexiones de combustible ubicados en zonas con probabilidad de fuego.

Las líneas y conexiones de combustible en zona con probabilidad de fuego deben cumplir lo establecido en 121.259.

121.235 Válvulas de combustible.

Toda válvula de combustible debe:

a) Cumplir con 121.257.

b) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off); y

c) Estar fijados de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a las válvulas.

121.237 Líneas y conexiones de aceite ubicadas en zonas con probabilidad de fuego.

Las líneas de aceite y sus conexiones en zonas con probabilidad de fuego deben cumplir con 121.259.

121.239 Válvulas de aceite.

a) Toda válvula de aceite debe:

1) Cumplir con 121.257;

2) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off);

3) Estar fijadas de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a las válvulas.

b) El cerrado de una válvula (shut off) de aceite no debe impedir el embanderamiento de la hélice, a menos que se incorporen medidas de seguridad equivalentes.

121.241 Drenajes del sistema de aceite.

Se deben proveer drenajes accesibles para permitir un drenaje seguro de todo el aceite del sistema. Estos drenajes deben incorporar medios manuales o automáticos para asegurarse en posición cerrado.

121.243 Líneas de ventilación de los motores.

a) Las líneas de ventilación de los motores deben colocarse de forma tal que el vapor de agua condensado, que pueda congelarse y obstruir la línea no pueda acumularse en ningún punto de la misma.

b) Las líneas de ventilación del motor deben descargar en un lugar del avión que no constituya un peligro de incendio en caso de una pérdida espumosa y también para que el aceite que salga de la línea no impacte el parabrisas del piloto.

c) Las líneas de ventilación del motor no pueden descargar dentro del sistema de admisión de aire de los mismos.

121.245 Pared contrafuego (fire-wall).

Todo motor, unidad auxiliar de potencia, calentador u otros elementos de combustión que se proyecte usar en vuelo, deben estar aislados del resto del avión por medio de una pared contrafuego, cubiertas protectoras o por otros medios equivalentes.

121.247 Construcción de la pared contrafuego.

Toda pared contrafuego y cubierta protectora debe:

a) Estar hecha de forma tal que no puedan pasar desde el compartimiento del motor a otras partes del avión cantidades peligrosas de aire, fluidos o llamas.

b) Tener todos los orificios de la pared contrafuego o de las pestañas deflectores sellados con anillos ("grommet"), bujes, o medios de sujeción de la pared contrafuego que sean resistentes al fuego y de ajuste hermético.

c) Estar hechos de material a prueba de fuego.

d) Estar protegido contra la corrosión.

121.249 Cubierta del motor (cowling).

a) Las cubiertas del motor deben estar hechas y sostenerse de forma tal de resistir la vibración de inercia y las cargas aerodinámicas a las cuales pueden estar sujetas normalmente.

b) Deben realizarse provisiones para permitir el drenaje completo y rápido de las capotas en actitudes de vuelo normales y en tierra. Los drenajes no deben descargar en lugares que constituyan un peligro de incendio. Las partes de las cubiertas que estén sujetas a altas temperaturas por estar cerca del sistema de escape o a causa de choques del gas de escape, deben ser hechas de materiales a prueba de fuego. A menos que sea especificado de otra forma en este Reglamento, todas las partes de las cubiertas deben ser hechas de materiales que sean por lo menos resistentes al fuego.

121.251 Tabique en la sección de accesorios del motor

A menos que se pueda demostrar una protección equivalente mediante otros medios, debe ser provisto un tabique que cumpla con 121.247 en motores refrigerados por aire para aislar la sección de potencia del motor y toda la sección de escape, del compartimiento de accesorios del motor.

121.253 Protección del motor contra el fuego.

a) Las zonas con posibilidades de fuego, deberán ser protegidas, cumpliendo con las disposiciones 121.255 a 121.261.

b) Las zonas con posibilidad de fuego son:

Prohibida su Reproducción

1) Sección de accesorios del motor;

2) Instalaciones en las que no se provee aislamiento entre el motor y el compartimiento de accesorios; y

3) Las áreas que contienen la unidad auxiliar de potencia (APU), calefactor de encendido y otros equipos de combustión.

121.255 Fluidos inflamables.

a) Ningún tanque que sea parte de un sistema que contenga líquidos o gases inflamables, podrá ser colocado en las zonas de posibilidad de fuego, excepto cuando el fluido contenido, el diseño del sistema, los materiales usados en los tanques, los medios para cortar el suministro y las conexiones, tuberías y controles, provean un apropiado nivel de seguridad.

b) Se proveerá por lo menos 37.5 mm (1-½") de espacio entre cualquier tanque y una pared contrafuego que aisle una zona de probabilidad de fuego.

121.257 Medios de corte del suministro.

a) Todo motor debe tener medios para cortar el suministro de fluídos o de otra manera prevenir que fluya cantidades peligrosas de combustible, aceite, anticongelante y otros fluídos inflamables que fluyan dentro, entre o a través de cualquier zona con probabilidad de fuego. Sin embargo estos medios no necesitan ser provistos para cortar el flujo en las líneas que son una parte integral de un motor.

b) Los medios de corte de suministro deben permitir una secuencia de operación de emergencia que sea compatible con las operaciones de emergencia de otros equipos, tales como embanderamiento de hélice, para facilitar el rápido y efectivo control de fuego.

c) Los medios de corte deben estar localizados fuera de las zonas de probabilidad de fuego, a menos que se les provea de medidas de seguridad apropiada y éstos deben demostrar que no drenarán cantidades peligrosas de fluidos inflamables dentro de cualquier zona con probabilidad de fuego luego del corte.

d) Deben ser tomadas previsiones adecuadas para prevenir la operación inadvertida de los medios de corte y que sea posible para la tripulación la reapertura de las válvulas de corte después que las mismas hayan sido cerradas.

121.259 Líneas y conexiones.

a) Toda línea y sus conexiones que estén localizadas en una zona con probabilidades de fuego, si ésta transporta fluidos inflamables o gases a presión o esté sujeta directamente al motor, o a movimientos relativos entre los componentes, excepto las líneas y conexiones que forman parte integral del motor, deberán ser flexibles y resistentes al fuego con extremos removibles fijos de fábrica u otras conexiones resistentes al fuego aprobadas.

b) Las líneas y conexiones que no estén sujetas a presión o movimiento relativo entre componentes, deberán ser de material resistente al fuego.

121.261 Líneas de ventilación y drenaje.

Todas las líneas de ventilación y drenaje y sus fijaciones, que estén localizadas en la zona con probabilidad de fuego debe cumplir con 121.259, si la Autoridad de Aviación Civil determina que la ruptura o rotura de cualquier línea de drenaje o ventilación puede resultar en un peligro de incendio.

121.263 Sistemas extinguidores de fuego.

a) Excepto cuando el titular del certificado demuestre que tiene protección adecuada contra la destrucción del avión en el caso de incendio por el uso de materiales a prueba de fuego en la barquilla (nacelle) y en otros componentes que pueden estar sujetos a llamas, se debe proveer sistemas extinguidores para servir a todas las zonas con probabilidad de fuego.

b) Los materiales en el sistema extintor no deben reaccionar químicamente con el agente extinguidor de tal forma que resulte peligroso.

121.265 Agentes extinguidores de fuego.

Unicamente bromuro de metilo, dióxido de carbono u otro agente que haya demostrado proveer una acción extintora equivalente puede ser utilizado como un agente extinguidor. Si se utiliza bromuro metilo o cualquier otro agente tóxico, se deben tomar las medidas de lugar para la prevención de concentraciones peligrosas de fluidos o vapores de fluidos y su ingreso a cualquier compartimiento de personal tanto a causa de pérdidas durante la operación normal del avión como a causa de la descarga del agente extintor en tierra o en vuelo cuando exista un defecto en el sistema extintor. Si se usa un sistema de bromuro de metilo, las botellas deben ser cargadas con el agente seco y sellado por el fabricante del extintor o alguna otra persona que utilice un equipo satisfactorio de recarga. Si se usa dióxido de carbono no debe ser posible descargar dentro de los compartimientos de personas cantidades suficientes de gas como para crear un peligro de sofocación a los ocupantes.

121.267 Alivio de presión de las botellas de agentes extinguidores fijos.

Las botellas fijas de agentes extinguidores deben estar provistas de un dispositivo de alivio de presión (release valve) para prevenir su estallido a causa de una presión interna excesiva. La línea de descarga desde la conexión de alivio debe finalizar fuera del avión en un lugar conveniente para la inspección en tierra. Debe colocarse en la terminal de descarga de la línea un indicador que dé una indicación visual cuando la botella se haya descargado.

121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran las botellas de agentes extintores.

Se deben tomar precauciones para asegurar que las botellas de agentes extintores sean ubicados en lugares donde se puedan mantener temperaturas razonables para el uso efectivo del sistema de extinción.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendios.

a) Todo componente del sistema de extinción de incendio que esté en una zona de probabilidad de fuego debe ser construido de materiales a prueba de fuego excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección.

b) Las conexiones que estén sujetas a movimientos relativos entre componentes del avión deben ser hechas de material flexible que sean al menos resistentes al fuego y esté localizadas de forma tal que se reduzca la posibilidad de falla.

121.273 Sistemas detectores de fuego.

Se deben proveer suficientes detectores de fuego de acción rápida en cada zona con probabilidad de fuego para asegurar la detección de cualquier fuego que pueda ocurrir en esa zona.

121.275 Detectores de fuego.

Los detectores de fuego deben estar construidos e instalados de una forma tal que asegure su capacidad para resistir sin falla, cargas por vibración, inercia y otras cargas a las cuales puedan estar sujetos normalmente. Los detectores de fuego no deben ser afectados por la exposición a humo, aceite, agua u otros fluidos que puedan estar presentes.

121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.

a) Todas las superficies del avión que se encuentren por detrás de las barquillas en un área que doble el diámetro de barquilla a ambos lados de su línea central, deben ser hechas de materiales que sean resistentes al fuego, salvo aquellas indicadas en el párrafo (b) de esta sección.

b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a las superficies de cola que se utilizan detrás de las barquillas, a menos que la configuración dimensional del avión sea tal que las superficies de cola puedan ser afectadas rápidamente por el fuego, llamas o chispas emanadas desde zonas con probabilidad de fuego o desde el compartimiento del motor de cualquier barquilla.

121.279 Control de la rotación del motor.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, todo avión debe tener medios individuales para la detención y puesta en marcha de todo motor en vuelo.

b) En el caso de motores de turbina, un medio de detención de la rotación es necesario sólo si la Autoridad de Aviación Civil determina que la rotación puede poner en peligro la seguridad del avión.

121.281 Independencia del sistema de combustible.

a) Todo sistema de combustible de un avión debe estar dispuesto de forma tal que la falla de cualquier componente no resulte en la pérdida irrecuperable de potencia de más de un motor.

b) Si el titular del certificado demuestra que el sistema de combustible incorpora características que provean una seguridad adecuada, entonces no necesitará proveer un tanque de combustible separado para cada motor.

121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.

Se debe proveer medios para prevenir el mal funcionamiento de un motor debido a la acumulación de hielo en el sistema de admisión de aire del motor.

121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.

a) Ningún titular del certificado debe llevar carga en el compartimiento de pasajeros de un avión si la carga no cumple los requisitos establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta sección.

b) La carga puede ser llevada en cualquier lugar del compartimiento de pasajeros si la misma es llevada en un contenedor de carga aprobado que cumpla los siguientes requisitos:

1) El contenedor debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado por un factor de 1.15, utilizando la suma del peso del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar;

2) Debe estar claramente marcado sobre el contenedor el peso máximo de carga que tiene aprobado para llevar y cualquier instrucción necesaria para asegurar la distribución de peso correcta dentro del mismo.

3) Las limitaciones de carga del piso u otra estructura del avión, no podrán ser excedidas por el peso del contenedor y su carga;

4) El contenedor debe estar sujeto a las guías de los asientos o a la estructura del piso del avión y su fijación debe soportar factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado ya sea por el factor 1.15 ó el factor de la fijación del asiento especificado para el avión, el que resulte mayor, utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar;

5) El contenedor no puede ser instalado en una posición que restrinja el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia requerida o al pasillo en el compartimiento de pasajeros;

6) El contenedor debe estar completamente cerrado y hecho de material que sea por lo menos resistente a la llama;

7) Se deben proveer embalajes adecuados dentro del contenedor para prevenir el cambio de ubicación de la carga bajo condiciones de aterrizaje de emergencia;

8) El contenedor no puede ser instalado en una posición que estorbe la visión de cualquier pasajero de las señales de "cinturón de seguridad" o "no fumar" o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que sea provista una señal auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación o los pasajeros.

c) La carga puede ser llevada detrás de una mampara o divisor en cualquier compartimiento de pasajeros, siempre que la misma esté asegurada de forma tal que pueda soportar los factores de carga para los que fue certificado:

1) Sea asegurada apropiadamente por medio de un cinturón de seguridad u otro soporte que tenga suficiente resistencia para eliminar las posibilidades de moverse bajo cualquier condición en tierra o en vuelo;

2) Sea embalada o cubierta de manera tal que evite un posible daño a las personas ocupantes del compartimiento de pasajeros;

3) No imponga ninguna carga sobre los asientos o estructura del piso que exceda la limitación de carga para estos componentes;

4) Su ubicación no restrinja el acceso a/o uso de, cualquiera de las salidas regulares o de emergencia requeridas o del pasillo en el compartimiento de pasajeros;

5) Su ubicación no estorbe la visión de ningún pasajero de los avisos de "no fumar" o "cinturón de seguridad", o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que sean provistas señales auxiliares u otros medios para la correcta notificación a los pasajeros.

d) Carga incluyendo equipaje portátil, puede ser llevada en cualquier lugar del compartimiento de pasajeros de un avión que no sea categoría transporte, certificado después del 31 de diciembre de 1964, si es transportada en un soporte de carga aprobado, portaequipaje o compartimiento instalado en el avión, si está asegurado por un medio aprobado o si es transportada de acuerdo con todo los requisitos siguientes:

1) Para carga, que esté correctamente asegurada por un cinturón de seguridad u otro amarre que tenga suficiente resistencia para eliminar la posibilidad de que se

deslice bajo toda condición de vuelo o del terreno o para equipaje de mano que esté restringido como para evitar su movimiento durante turbulencias de aire;

2) Que esté empacada o cubierta para evitar posible daño a los ocupantes;

3) Que no sea colocada carga sobre los asientos o en la estructura del piso que exceda la limitación de carga para esos componentes;

4) Que no esté colocada en una posición que obstruya el acceso o uso de cualquier salida requerida regular o de emergencia o el uso del pasillo entre el compartimiento de la tripulación y los pasajeros, o esté colocada en una posición que obstaculice que cualquier pasajero vea la señal de "cinturón de seguridad" (seat belt), "no fumar" (no-smoking) o placas; o cualquier otra señal de salida requerida, a menos que una señal auxiliar u otro medio aprobado para el correcto aviso de los pasajeros, esté provisto;

5) Que no sea colocada directamente por encima de ocupantes sentados;

6) Que esté almacenada de acuerdo con esta sección para el despegue y aterrizaje;

7) Para operaciones de carga solamente, el párrafo (d)(4) de esta sección no aplica si la carga está arreglada de manera que por lo menos una salida regular de emergencia esté disponible para ofrecer a todos los ocupantes un medio de salida no obstruida desde el avión si ocurre una emergencia.

121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga.

Cuando se transporte carga en compartimientos de carga que estén diseñados para requerir el ingreso de un tripulante en el caso de tener que extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser colocada de una manera tal que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido de un extinguidor de mano.

121.289 Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo.

a) Todo avión grande debe tener un dispositivo de aviso auditivo de tren de aterrizaje que funcione continuamente bajo las siguientes condiciones:

1) Cuando la posición máxima de flaps, para aproximación y/o ascenso establecida en su manual de vuelo sea sobrepasado y el tren de aterrizaje no esté completamente extendido y asegurado;

2) Para aviones sin una posición de flaps de ascenso y aproximación establecida, cuando el flap sea extendido más allá de la posición a la cual la extensión del tren de aterrizaje normalmente se ejecuta y éste no está completamente extendido y asegurado.

b) El sistema de alerta requerido por el párrafo (a) de esta sección:

1) No puede tener un corte manual;

2) Debe ser un sistema adicional al sistema de actuación de aceleradores instalados bajo los requisitos de aeronavegabilidad del certificado de Tipo; y

3) Puede utilizar cualquier parte de un sistema de actuación de aceleradores incluyendo el dispositivo de aviso auditivo.

c) La unidad sensora de posición de flaps puede estar instalada en cualquier lugar adecuado del avión.

121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.

a) Todo titular del certificado debe realizar una demostración real conducida de acuerdo con el Apéndice "D" de este RAD, de que los procedimientos de evacuación de emergencia para todo tipo y modelo de avión con una capacidad de asientos de más de 44 pasajeros que se use en sus operaciones de transporte de pasajeros, permite la evacuación de la capacidad total de los pasajeros incluyendo la tripulación en 90 segundos o menos.

b) Todo titular de un certificado debe realizar una demostración parcial de los procedimientos de emergencia de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección, sobre:

1) La introducción inicial de un tipo y modelo de aeronave hacia la operación de transporte de pasajeros, si el titular del certificado no ha conducido una demostración actual bajo el acápite (a) de esta sección;

2) Cambios en el número, ubicación o deberes en la evacuación de emergencia o los procedimientos de los auxiliares de a bordo requeridos por el 121.391; ó

3) Cambios en el número, ubicación, tipos de salida de emergencia o los tipos de mecanismos para abrir las puertas de emergencia disponibles para evacuación.

c) Al realizar una demostración parcial, todo titular de certificado debe:

1) Demostrar la efectividad de los miembros de la tripulación en el entrenamiento de emergencia y los procedimientos de evacuación, conduciendo una demostración en la cual los auxiliares de a bordo (para ese tipo y modelo de aeronave) usando los procedimientos de operación de línea del explotador, abran el 50% de las salidas de emergencia requeridas a nivel del piso y el 50% de las salidas de emergencia requeridas que no estén al nivel del piso las cuales al ser abiertas por un auxiliar de a bordo se define como un deber de evacuación de emergencia bajo 121.397 y desplegar el 50% de los toboganes de las salidas de emergencia. Las salidas de emergencia y los toboganes serán seleccionados por la Autoridad de Aviación Civil y deben esta listos para su uso en 15 segundos;

2) Solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil antes de conducir la demostración;

3) Para esta demostración usar auxiliares de a bordo que hayan sido seleccionados al azar por la Autoridad de Aviación Civil, que hayan completado el programa de entrenamiento aprobado por la Autoridad de Aviación Civil al titular del certificado, para el tipo y modelo de la aeronave, y que hayan realizado un examen práctico o escrito sobre los procedimientos y el equipo de emergencia; y.

d) Todo titular de certificado operando o proponiendo operar una o más aeronaves sobre extensiones de agua, o que de otra manera sea requeridos a tener ciertos equipos bajo 121.339, deben demostrar mediante un amarizaje forzoso simulado, conducido de acuerdo con el párrafo (b) Apéndice D de este RAD, que tiene la habilidad de conducir eficientemente sus procedimientos de amarizaje.

121.293 Requisito especial de aeronavegabilidad para aviones de categoría no transporte.

Ningún titular de certificado debe operar una aeronave en la categoría no transporte manufacturado después del 20 de diciembre de 1999, a menos que la aeronave contenga un sistema de alarma de despegue certificado. Sin embargo el sistema de alarma de despegue no tiene que cubrir ningún dispositivo por el cual se ha demostrado que el despegue con ese dispositivo en la posición más adversa no crearía una situación peligrosa.

Sección "K" - Requisitos de Equipos e Instrumentos

121.301 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos de instrumentos y equipos de aviones para todos los titulares del certificado.

121.303 Equipos e instrumentos del avión.

a) A menos que se especifique de otro modo, los requisitos de instrumentos y equipos de esta sección se aplican a todas las operaciones ejecutadas bajo este RAD.

b) Los instrumentos y equipos requeridos por 121.305 a 121.359, deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a ellos.

c) Todo indicador de velocidad del aire debe estar calibrado en nudos y cada limitación de velocidad del aire e ítem de información relacionados incluidos en el manual de vuelo del avión y las placas pertinentes deben estar expresados en nudos.

d) Excepto lo indicado en 121.627 (b) y 121.628, ninguna persona puede proceder al despegue de un avión, a menos que los siguientes instrumentos y equipos estén en condiciones operables:

1) Instrumentos y equipos requeridos para cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales el avión obtiene el certificado de Tipo y lo requerido por 121.213 a 121.283 y 121.289, de este Reglamento.

2) Instrumentos y equipos especificados en 121.305 a 121.321 y 121.359 de este Reglamento, para todas las operaciones, los instrumentos y equipos especificados en los 121.323 a 121.351 de este Reglamento, para la clase de operación indicadas siempre que esos ítems no estén ya requeridos por el párrafo (d)(1) de esta sección.

121.305 Equipos de navegación y vuelo.

Ninguna persona puede operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos de navegación y vuelo:

a) Un sistema indicador de velocidad del aire con tubo pitot calefaccionado o medios equivalentes para prevenir mal funcionamiento debido a la formación de hielo.

b) Un altímetro sensitivo.

c) Un reloj con segundero (o equivalente) aprobado.

d) Un indicador de temperatura de aire exterior.

e) Un indicador giroscópico de ladeo y cabeceo (horizonte artificial).

f) Un indicador giroscópico de velocidad de giro (rate of turn) combinado con un indicador integrado de giro y ladeo (turn and bank), excepto que sólo se requiere el indicador de deslizamiento (slip skid) cuando un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de actitudes de vuelo de 360° de rodillo y cabeceo esté instalado de acuerdo con el párrafo (j) de este RAD.

g) Un indicador giroscópico de dirección (giro direccional o equivalente).

h) Un compás magnético.

i) Un indicador de velocidad vertical (variómetro).

j) En aviones grandes que no estén impulsados por motores alternativos, además de dos indicadores de banqueo y cabeceo (horizonte artificial), para uso en el puesto de pilotaje, un tercero de estos instrumentos que:

1) Esté energizado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica;

2) Mantenga una operación confiable por un mínimo de 30 minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

4) Sea operativo sin selección, después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

5) Esté ubicado en el panel de instrumentos en una posición aceptable para la Autoridad de Aviación Civil que lo haga plenamente visible y utilizable por cualquier piloto en su puesto; y

6) Esté apropiadamente iluminado durante todas las fases de operación.

121.307 Instrumentos de motor

A menos que la Autoridad de Aviación Civil permita o requiera diferente instrumentación para aviones impulsados por motores de turbina para proveer un nivel de seguridad equivalente, ninguna persona debe conducir operaciones según este RAD sin los siguientes instrumentos de motor:

a) Un indicador de temperatura de aire del carburador para cada motor.

b) Un indicador de temperatura de cabeza de cilindro para cada motor refrigerado por aire.

c) Un indicador de presión de combustible para cada motor.

d) Un flujómetro o indicador de relación de mezcla de combustible para cada motor no equipado con un control automático de relación de mezcla en altura.

e) Un dispositivo que indique la cantidad de combustible en cada tanque de combustible a ser usado.

f) Un indicador de presión de admisión (manifold pressure) para cada motor.

g) Un indicador de presión de aceite para cada motor.

h) Un indicador de cantidad de aceite para cada tanque de aceite, cuando se usa una transferencia o suministro de aceite de reserva separado.

i) Un indicador de temperatura de aceite para cada motor.

j) Un tacómetro para cada motor.

k) Un dispositivo de advertencia de presión de combustible independiente para cada motor o un dispositivo de advertencia maestro para todos los motores, con medios de aislamiento de los circuitos de advertencia individuales del dispositivo de advertencia maestro:

l) Un dispositivo para cada hélice reversible, para indicar al piloto cuándo la hélice está en reversa, que cumpla con lo siguiente:

1) El dispositivo puede ser actuado en cualquier punto en el ciclo de reversión entre la posición tope de paso mínimo normal y la de toda reversa, pero este puede no mostrar indicación en o por encima de la posición tope de paso mínimo normal;

2) La fuente de indicación debe ser actuada por el ángulo de pala de la hélice o responder directamente a éste.

121.308 Protección de fuego en lavatorio.

a) Ninguna persona puede operar un avión según este RAD, a menos que el lavatorio del avión esté equipado con un sistema detector de humo o su equivalente, que provea una luz de alarma en el puesto de pilotaje o provea una luz de alarma y/o audio-alarma en la cabina de pasajeros la cual debería ser rápidamente detectada por un asistente de vuelo, teniendo en consideración la distribución de los asistentes de vuelo a lo largo del compartimiento de pasajeros durante las distintas fases de vuelo.

b) Ninguna persona puede operar un avión según este RAD, a menos que todo lavatorio en el avión esté equipado con un extinguidor incorporado para todo receptáculo de residuos, toallas, papeles o residuos localizados dentro del lavatorio. El extinguidor equipado deberá accionarse en forma automática dentro de todo receptáculo tan pronto se inicie un fuego en dicho receptáculo.

121.309 Equipo de emergencia.

a) **General**: Ninguna persona puede operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con el equipo de emergencia listado en este RAD y en 121.310 de este Reglamento.

b) Todo artículo de emergencia y equipo de flotación listado en 121.310, 121.339 y 121.340 de este Reglamento:

1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con las inspecciones periódicas establecidas en las especificaciones de operación para asegurar su condición para su utilidad continuada e inmediata disponibilidad para realizar sus pretendidos propósitos de emergencia;

2) Debe ser fácilmente accesible a la tripulación y teniendo en cuenta el equipo localizado en el compartimiento de pasajeros, debe ser de fácil acceso a éstos;

3) Estar claramente identificado y marcado para indicar su método de operación debiéndose utilizar por lo menos el idioma español;

4) Cuando se transporte en un compartimiento, estar marcado el contenido de dicho contenedor o compartimiento por lo menos en idioma español y además el contenedor o el compartimiento en sí mismo, debe marcarse con la fecha de la última inspección.

c) Extinguidores manuales de fuego para los compartimientos de tripulación, pasajeros, carga y cocina de a bordo (galley): Se deben proveer extinguidores manuales de un tipo aprobado en los compartimientos de tripulación, de pasajeros, carga y cocina de a bordo de acuerdo con lo siguiente:

1) El tipo y cantidad de agentes extintores debe ser apropiados para la clase de fuego que es probable que se produzca en el compartimiento donde el extinguidor se va a usar y para compartimientos de pasajeros deben ser diseñados para minimizar los riesgos de concentración de gases tóxicos;

2) Compartimientos de carga: Por lo menos un extinguidor de fuego manual, debe ser localizado convenientemente en todo compartimiento de carga Clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo;

3) Compartimientos de cocina de a bordo (galley): Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado para su uso en cada cocina de a bordo localizada en un compartimiento distinto a los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación;

4) Compartimiento de la tripulación de vuelo: Por lo menos un extinguidor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en la cabina de mando para uso de la tripulación de mando;

5) Compartimientos de pasajeros: Extinguidores de fuego manuales deben localizarse convenientemente para su utilización en los compartimientos de pasajeros y cuando son requeridos 2 ó más, deben ser distribuidos uniformemente a través de cada compartimiento. Los extinguidores de fuego manuales deben ser provistos en los compartimientos de pasajeros como sigue:

i) Para aviones con capacidad para acomodar más de 6 pero menos de 31 pasajeros, por lo menos 1 (uno);

ii) Para aviones con capacidad para acomodar más de 30 pero menos de 61 pasajeros, por lo menos 2 (dos);

iii) Para aviones con capacidad para acomodar más de 60 pasajeros, deben poseer por lo menos el número de extintores de mano que figura en la siguiente tabla:

Mínima cantidad de extinguidores de fuego de mano:
Acomodación de pasajeros sentados:

61 hasta 200.....3
201 hasta 300.....4
301 hasta 400.....5
401 hasta 500.....6
501 hasta 600.....7
601 ó más.....8

6) No obstante los requisitos para la distribución uniforme de los extintores manuales como está indicado en el párrafo (c)(5) para aquellos casos en que la cocina está localizada en un compartimiento de pasajeros, debe colocarse por lo menos un (1) extintor de mano, convenientemente localizado y fácilmente accesible para su uso en la cocina;

7) Por lo menos dos (2) de los extintores de mano requeridos en aviones de transporte de pasajeros deben contener como agente extintor Halon 1211 (bromoclorofluorometano) o equivalente.

d) Equipo de primeros auxilios y equipo médico de emergencia: En vuelos con pasajeros se deben proveer kits de primeros auxilios y equipo de emergencia médica aprobados para tratamiento de heridas o emergencias médicas, que puedan ocurrir en vuelo o en accidentes menores, y deben cumplir las especificaciones del Apéndice A.

e) Hachas: Todo avión debe estar equipado con un hacha.

f) Megáfono: Todo avión de transporte de pasajeros debe tener megáfonos portátiles energizados a batería o megáfonos fácilmente accesibles a la tripulación asignada a dirigir las evacuaciones de emergencia, instalados como sigue:

1) Un megáfono en todo avión con una capacidad de más de 60 y menos de 100 pasajeros, en la parte trasera de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo. Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil puede aceptar un desvío de este RAD si determina que una localización distinta puede ser más adecuada para la evacuación de personas durante una emergencia;

2) Dos megáfonos en la cabina de pasajeros, en todo avión con una capacidad de más de 99 asientos de pasajeros, instalados uno en la parte delantera y otro en la parte trasera donde sería fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo.

121.310 Equipo de emergencia adicional.

a) Medios de evacuación de emergencia: Toda salida de emergencia de un avión terrestre de transporte de pasajeros que no esté sobre las alas y que esté a más de 6 pies (1,83 metros) del suelo cuando el avión está en tierra con el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes en el descenso a tierra. Los medios de ayuda para la salida de emergencia hasta el suelo, deben cumplir con los requisitos según los cuales la aeronave fue certificada. Los medios de ayuda que se despliegan automáticamente se deben armar durante la carrera de despegue, carreteo y aterrizaje. Sin embargo, si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que el diseño de las salidas hace impracticable el cumplimiento, puede otorgar una desviación de los requisitos de despliegue automático si los medios de ayuda se despliegan automáticamente cuando se accionan; y con respecto a las salidas de emergencia requeridas, si se lleva a cabo una demostración de evacuación de emergencia de acuerdo con la 121.291 (a).

Este párrafo no se aplica a la salida de emergencia en la ventanilla trasera de aviones DC-3 operados con menos de 36 ocupantes, incluyendo miembros de la tripulación y menos de cinco (5) salidas autorizadas para el uso de pasajeros.

b) Marcas interiores de salidas de emergencia: Todo avión utilizado en el transporte de pasajeros debe cumplir lo siguiente:

1) Toda salida de emergencia de pasajeros, sus medios de acceso y sus medios de apertura deben estar claramente marcados. La identificación y ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocibles desde una distancia igual al ancho de la cabina. Todas las leyendas deben estar escritas y entendibles por lo menos en idioma español. La ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser indicada por señales visibles a los ocupantes que se aproximan por el pasillo principal de pasajeros:

Debe haber señales ubicadas:

i) Por encima del pasillo, cerca de toda salida de emergencia de pasajeros ubicada sobre las alas o en otra ubicación en el techo si es más práctico debido a la baja altura del mismo;

ii) Cerca de toda salida de emergencia a nivel del piso para pasajeros excepto que un signo puede servir para dos salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente mediante esa señal;

iii) Sobre todo mampara o tabique divisorio que impide la visión hacia adelante o hacia atrás, a lo largo de la cabina de pasajeros para indicar las salidas de emergencias que estén más allá de dichos mamparas y que estén ocultas por ellos, salvo que si esto no es posible, la señal debe ser ubicada en otra localización apropiada.

2) Toda marca de salida de emergencia de pasajeros y toda señal de ubicación debe cumplir lo siguiente:

i) Debe tener letras rojas de al menos 1½ pulgadas de altura sobre fondo blanco iluminado. Este fondo debe tener un área de al menos 21 pulgadas cuadradas. Estas marcas no se pueden seguir usando si su luminosidad desciende bajo 250 microlúmines. Los colores pueden revertirse si eso aumenta la iluminación de emergencia de la cabina de pasajeros. La Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviación de este requisito si encuentra que existen circunstancias especiales que hacen impracticable su cumplimiento y que la desviación propuesta provee un nivel equivalente de seguridad;

ii) Todo avión debe cumplir con los requisitos de marcación e iluminación para las salidas de emergencia en la forma y manera en que fue emitido su certificado de Tipo para la categoría transporte (RAD 25).

c) Iluminación de las marcas interiores de salidas de emergencia: Todo avión de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia independiente del sistema de iluminación principal. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambos sistemas, el principal y el de emergencia, si el suministro de energía del sistema de iluminación de emergencia es independiente del suministro de energía del sistema de iluminación principal:

El sistema de iluminación de emergencia debe:

1) Iluminar toda indicación y señal de ubicación de salidas de pasajeros;

2) Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros de modo que la iluminación promedio, cuando sea medida, cumpla con los requisitos de certificación para los cuales obtuvo su certificado de Tipo;

3) Para aviones que hayan obtenido el certificado de Tipo en su país de origen después del 1 de enero de 1958, incluir indicación de las vías de escape de emergencia en proximidad del suelo que cumpla con lo enunciado en 25.812 de este RAD.

d) Operación de las luces de emergencia: Excepto para las luces que forman parte de los subsistemas de iluminación de emergencia con lo indicado en sus requisitos de certificación (FAR part 25.812) según lo indicado en el párrafo (h) de esta sección, que sirven no más de un medio de ayuda, son independientes del sistema de iluminación de emergencia principal del avión y son automáticamente activadas cuando se despliegan los medios de ayuda, toda luz requerida por los párrafos (c) y (h) debe cumplir con lo siguiente:

1) Toda luz debe:

i) Ser operable manualmente tanto desde la cabina de mando como desde un puesto de la cabina de pasajeros que sea rápidamente accesible desde el asiento normal de un auxiliar de a bordo;

ii) Poseer un dispositivo que prevenga la actuación inadvertida del control manual; y

iii) Cuando esté armada o encendida desde otro puesto, permanezca iluminada o se ilumine aún después del corte de suministro de energía eléctrica normal del avión.

2) Toda luz debe ser armada o encendida durante el carreteo, despegue y aterrizaje. Para demostrar el cumplimiento de este párrafo no se necesita considerar una separación transversal vertical del fuselaje;

3) Toda luz de emergencia debe proveer el nivel de iluminación requerido durante no menos de 10 minutos en las condiciones ambientales críticas después de un aterrizaje de emergencia;

4) Todas las luces deben tener un dispositivo de control en la cabina. Para las posiciones de "armado", "encendido" y "apagado".

e) Operación de los manubrios de salidas de emergencia:

1) Para un avión de transporte de pasajeros para el cual se solicitó certificado de Tipo en su país de origen antes del 01-05-72, la ubicación de los manubrios de operación de las salidas de emergencia de pasajeros y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas mediante marcaciones en o cerca de las salidas, que sean legibles desde una distancia de 30 pulgadas (0.76 m).

Además, para toda salida de emergencia, Tipo I y Tipo II con un mecanismo del seguro por movimiento rotatorio del manubrio, las instrucciones para la apertura deben ser mostradas por:

i) Una flecha roja, que tenga un ancho de por lo menos, ¾ pulgadas (0,019) mts. en su eje y del doble en su punta, extendida a lo largo de un arco que abarque por lo menos, 70°, a un radio aproximadamente igual a ¾ de la longitud del manubrio;

ii) La palabra "abierto", en letras rojas de 1 pulgada (0,025m) de altura, ubicada horizontalmente cerca de la punta de la flecha.

2) Para aviones de transporte de pasajeros para los cuales la solicitud de certificado de Tipo en su país de origen fue hecha después del 01-05-1972, la ubicación de todo manubrio de operación de las salidas de emergencia de pasajeros, y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas bajo los requisitos con los cuales el avión obtuvo el certificado de Tipo. En esos aviones ningún manubrio de operación o cobertura de los manubrios de operación, puede continuar siendo usada si su brillo decrece por debajo de los 100 microlumens.

f) Accesos a las salidas de emergencia: Para todo avión de transporte de pasajeros, los accesos a las salidas de emergencia deben proveerse como sigue:

1) Todo pasillo entre áreas individuales de pasajeros o que conduzca hacia las salidas de emergencia Tipo I ó Tipo II, debe estar libre de obstáculos y ser de, por lo menos 20" ó 0,50 m de ancho;

2) Debe haber suficiente espacio cerca de toda salida de emergencia Tipo I ó II, para permitir a los miembros de la tripulación ayudar en la evacuación de los pasajeros sin reducir el ancho de los pasillos que son requeridos en el párrafo (f)(1) de esta sección. Sin embargo la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviaciones de este requisito si encuentra que existen circunstancias especiales que proveen un nivel de seguridad equivalente;

3) Debe haber acceso desde los pasillos principales a toda salida Tipo III y IV. Los accesos desde el pasillo a las salidas no deben estar obstruidos por asientos, literas u otros salientes que pudieran reducir la efectividad de la salida, además:

i) El pasillo de acceso debe tener por lo menos 10 pulgadas de ancho si las filas de asiento adyacentes a la salida tiene no más de 2 asientos y 20 pulgadas si esas filas tienen 3 asientos;

ii) La Autoridad de Aviación Civil puede autorizar desviaciones del párrafo (f)(3)(i) de esta sección si determina que existen circunstancias especiales que hacen impracticable el cumplimiento con dicho párrafo. Estas circunstancias especiales incluyen, pero no están limitadas a las siguientes condiciones cuando ellas evitan cumplir, sin una reducción en el número total de asientos de pasajeros: salidas de emergencias localizadas muy próximas una de otra; instalaciones fijas como son lavatorios, cocinas de a bordo (galley), etc.; mamparas permanentemente montadas; un número insuficiente de filas de asientos por delante o detrás de la salida que permita el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas de asientos de más de 1 pulgada (2.54 cm); o un número insuficiente de estas filas que permitan el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas menor a 30 pulgadas (76,2 cm). Para esta solicitud de desvío se debe justificar razones creíbles de porqué el cumplimiento literal con los requisitos de certificación (RAD 25), es impracticable y una descripción de los pasos

seguidos para alcanzar un nivel de seguridad tan cercano a aquel intentado en la certificación como sea practicable.

iii) La Autoridad de Aviación Civil puede también autorizar una fecha de cumplimiento posterior a la fecha de certificación, si se ha determinado que existen circunstancias especiales que hicieron el cumplimiento con esta fecha impracticable. Una solicitud para desvió debe indicar los aviones para los cuales se alcanzó el cumplimiento en esa fecha el 03-12-92, e incluir un programa propuesto para el cumplimiento progresivo de los restantes aviones en la flota del explotador. En adición, el pedido debe incluir razones creíbles de porqué no fue logrado el cumplimiento en fecha más temprana.

4) Si es necesario pasar a través de pasillos entre los compartimientos de pasajeros para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida desde algún asiento en la cabina de pasajeros, los pasillos no deben ser obstruidos. No obstante, se pueden usar cortinas si ellas permiten la libre entrada a través del pasillo de pasajeros;

5) No se debe instalar ninguna puerta entre compartimientos de pasajeros;

6) Si es necesario pasar a través de una puerta que separa la cabina de pasajeros de otras áreas para alcanzar salidas de emergencia desde algún asiento de pasajeros, la puerta debe tener un medio para asegurarla en posición abierta, y la puerta debe estar asegurada en posición abierta durante todo despegue y aterrizaje. Los medios de seguro deben ser capaces de resistir las cargas impuestas cuando la puerta es sometida a las fuerzas inerciales últimas, relativas a la estructura circundante de acuerdo a como fue certificado.

g) Marcas exteriores de salidas: Toda salida de emergencia de pasajeros y los medios para abrirlas desde el exterior deben ser marcadas en el exterior del avión. Debe haber una banda coloreada de dos pulgadas delineando toda salida de emergencia de pasajeros, sobre el lado exterior del fuselaje. Toda marca exterior incluyendo la banda, debe ser fácilmente distinguible desde el área circundante del fuselaje por contraste en el color. La marcación debe cumplir con lo siguiente:

1) Si la reflectancia de los colores oscuros es de 15% ó menor, la reflectancia de los colores claros debe ser de por lo menos 45%;

2) Si la reflectancia de los colores oscuros es mayor del 15%, se debe proveer una diferencia con el contraste de los colores claros de por lo menos 45%;

3) Las salidas que no estén al costado del fuselaje, deben tener medios externos de apertura e instrucciones aplicables marcadas claramente en rojo contra el color de fondo o si el rojo no es claro contra el color de fondo, en amarillo cromo brillante, y cuando los medios de apertura para tales salidas estén localizados solamente a un costado del fuselaje, una marcación clara a ese efecto debe ser provista del otro lado.

Reflectancia: es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

h) Iluminación de emergencia exterior y vías de escape:

1) Todo avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con luces exteriores que cumplan los requisitos de luces de emergencia exterior indicados en el párrafo (d) de esta sección;

2) Todo avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con vías de escape resistentes al deslizamiento que cumplan con los requisitos bajo los cuales el avión fue certificado.

i) Salidas a nivel del piso: Toda salida a nivel del piso en el costado del fuselaje que no sean aquellas que conduzcan al compartimiento de equipajes y carga, que no sean accesibles desde la cabina de pasajeros o que sea de 44 pulgadas (1.12 m) o más de alto y 20 pulgadas (0,50 m) o más de ancho, pero no más de 46 pulgadas (1,17 m) y toda salida del cono de cola o ventral excepto las salidas ventrales en los aviones M-404 y CV-240, debe cumplimentar los requisitos de esta sección para salidas de emergencia a nivel del piso. Sin embargo la Autoridad de Aviación Civil puede otorgar una desviación a lo requerido en este párrafo si encuentra que las circunstancias hacen impracticable su cumplimiento completo y que se ha alcanzado un nivel de seguridad aceptable.

j) Salidas de emergencia adicionales: Las salidas de emergencia aprobadas ubicadas en e compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencia requerida deben satisfacer todas las prescripciones aplicables de esta sección, excepto los párrafos (f)(1), (2 y (3), y deben ser fácilmente accesibles.

k) Toda salida ventral y salida por el cono de cola, debe ser:

1) Diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta en vuelo;

2) Marcada con una placa legible, en idioma español, desde una distancia de 3 pulgadas (0,76 m) e instalada en una ubicación visible cerca de los medios d apertura de la salida, declarando que la salida ha sido diseñada y construida d modo que no pueda ser abierta durante el vuelo.

l) Luces portátiles: Ninguna persona puede operar un avión de transporte de pasajeros, menos que esté equipado con una provisión de linternas portátiles accesibles desde cada asien normal del auxiliar de a bordo.

m) Excepto para un avión utilizado para operaciones según este RAD y teniendo u configuración de salida de emergencia instalada y autorizada para operación en la que es requeri para tener mas de una salida de emergencia de pasajeros en cada lado del fuselaje, ninguna sali de emergencia de pasajeros deberá estar a más de 60 pies (18,3m) de cualquier salida emergencia de pasajeros sobre el mismo lado del mismo compartimiento del fuselaje, cuando se mide paralelamente al eje longitudinal del avión entre los ejes de salida más cercanos.

121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.

a) Ninguna persona puede operar un avión, a menos que estén disponibles durante el despegue, vuelo en ruta y aterrizaje:

1) Un asiento o litera aprobado para toda persona mayor de dos (2) años a bordo;

2) Un cinturón de seguridad aprobado para uso separado por toda persona a bordo mayor de dos años, excepto que dos personas ocupando una litera puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado y dos personas ocupando un sillón múltiple o asiento diván puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado sólo durante el vuelo de crucero.

b) Durante el carreteo, despegue y aterrizaje del avión toda persona a bordo deberá ocupar un asiento aprobado o litera, con su cinturón de seguridad adecuadamente ajustado sobre él. Un cinturón de seguridad provisto para todo ocupante de un asiento, no debe ser usado durante el despegue y aterrizaje por más de una persona mayor de dos años. Sin embargo, un(a), niño(a) menor de 2 (dos) años puede:

1) Ser sostenido por un adulto que ocupa un asiento o litera; o

2) Si el niño(a) ocupa un sistema contenedor de niños aprobado, ofrecido por el titular del certificado siempre que:

i) El sistema contenedor aprobado para niños llevará una o más etiquetas como sigue:

(a) Aprobación de un gobierno extranjero siguiendo una orden técnica estándar o una etiqueta de fabricación mostrando que el asiento fue fabricado bajo los estándares de las Naciones Unidas.

ii) El titular del certificado cumpla los siguientes requisitos:

(a) El sistema contenedor debe ser asegurado en forma apropiada a un asiento o litera aprobados, orientados hacia adelante;

(b) El niño debe ser asegurado apropiadamente al contenedor y no debe exceder el límite de peso para el sistema contenedor; y

(c) El sistema contenedor debe mostrar la/s etiqueta/s apropiada/s;

c) Durante el despegue o aterrizaje ningún explotador debe permitir que un niño mayor de 2 años y menor de 12 utilice para asegurarse al asiento, ningún otro sistema que no sea el estándar para un asiento de pasajero;

d) Todo asiento de costado debe cumplir con los requisitos exigidos para su certificación en la categoría de avión de transporte de pasajeros;

e) Ningún titular debe despegar o aterrizar un avión, a menos que todos los respaldos de los asientos de pasajeros estén en posición vertical, excepto que la Autoridad de Aviación Civil apruebe expresamente el desvío de este requisito.

Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, en cumplimiento de este párrafo.

1) Este párrafo no se aplica a respaldos de asientos ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con el párrafo 121.310 (f)(3) de esta sección;

2) Este párrafo no se aplica a los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse derechas por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del titular del certificado siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

f) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte, a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad combinado y arneses de hombros que cumplan con los requisitos exigidos para su certificación en la categoría de transporte:

1) Arneses de hombro y cinturones de seguridad y arneses de hombro combinados que han sido aprobados e instalados antes de 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arneses de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidas bajo las bases de certificación del avión.

g) Todo auxiliar de a bordo debe tener un asiento en el compartimiento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requisitos establecidos para su certificación en la categoría transporte:

1) Cinturones de seguridad y arneses de hombros combinados que han sido aprobados e instalados antes del 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

2) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación del avión; y

3) Los requisitos exigidos en los párrafos (d), (g) y (e) no son aplicables a los asientos de pasajeros ocupados por auxiliares de vuelo.

h) Todo ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados, debe tener esos elementos adecuadamente colocados y asegurados sobre sí durante el despegue y aterrizaje, de modo que le permita realizar adecuadamente las tareas asignadas.

i) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de todo asiento desocupado, si están instalados, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la ejecución de sus tareas o con la rápida salida de los ocupantes en una emergencia.

121.312 Materiales para interiores de compartimientos.

a) Durante la primera revisión general (overhaul) de la cabina de un avión o en la renovación del interior de la cabina, todos los materiales en todo compartimiento usado por la tripulación o pasajeros que no reúnan los requisitos de aeronavegabilidad, deben ser reemplazados con materiales que reúnan los requisitos exigidos por la Autoridad de Aviación Civil para aviones categoría transporte.

b) Los cojines de asientos, excepto aquéllos de la tripulación de vuelo, en cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros deben llenar los requisitos de protección contra incendio exigidos por la Autoridad de Aviación Civil.

121.313 Equipo misceláneos.

Ninguna persona puede conducir una operación bajo este RAD, a menos que esté instalado en el avión el siguiente equipo:

a) Si hay fusibles protectores instalados en el avión, el número de fusibles de repuesto aprobado para ese avión y adecuadamente descriptos en el manual del titular del certificado.

b) Un limpiaparabrisas o sistema equivalente para cada puesto de piloto.

c) Un sistema de distribución y suministro de energía que cumpla los requisitos especificados para su certificado de Tipo en la categoría transporte o que sea capaz de producir y distribuir la carga para los equipos e instrumentos requeridos con el uso de potencia externa, si falla alguna de las fuentes de potencia o componentes del sistema de distribución de energía. El uso de elementos comunes en el sistema puede ser aprobado si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que ellos están diseñados para estar protegidos razonablemente del mal funcionamiento. Los generadores de energía accionados por los motores, deben estar cuando se usan en motores separados.

d) Medios para indicar si es adecuada la energía que se está suministrando a los instrumentos de vuelo requeridos.

e) Dos sistemas independientes de presión estática con salida a la presión atmosférica externa de modo que sean afectados lo menos posible por las variaciones de flujo de aire, humedad o algún otro agente externo e instalados de modo que sean herméticos, excepto para la ventilación. Cuando se prevea un medio para transferir un instrumento desde su sistema de operación primario a un sistema alterno, dicho medio debe incluir un control de posición que debe estar marcado para indicar claramente cuál sistema se está usando.

f) Una puerta entre los compartimientos de pasajeros y los compartimientos de pilotos con medios de cierre para evitar que los pasajeros la abran sin permiso de los pilotos.

g) Una llave para cada puerta que separe un compartimiento de pasajeros de otro compartimiento que tenga salidas de emergencia. La llave debe ser ostensible rápidamente por todo miembro de la tripulación.

h) Una placa en cada puerta que sea medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida, que indique que debe estar abierta durante el despegue y el aterrizaje.

i) Medios para que la tripulación en una emergencia, pueda abrir toda puerta que conduzca a un compartimiento que sea accesible normalmente a los pasajeros y que pueda ser cerrada por ellos.

121.314 Compartimiento de carga y equipaje.

a) Todo compartimiento de Clase C ó D, con un volumen mayor a 200 pies cúbicos (5,66 m^3) debe tener paneles de techo y de paredes laterales construidos de:

1) Resina reforzada con fibra de vidrio;

2) Materiales que cumplan con los requisitos de ensayo establecidos por la autoridad de certificación; o

3) Aluminio en el caso de instalaciones de revestimientos aprobados antes del 20-03-89.

b) Para el cumplimiento con esta sección el término revestimiento incluye cualquier detalle de diseño como por ejemplo juntas o refuerzos, que no deben afectar la capacidad del compartimiento para impedir la propagación de fuego.

121.315 Procedimientos de verificaciones de cabina de mando.

a) Todo titular del certificado deberá proveer un procedimiento de verificación de cabina de mando aprobado para todo tipo de avión.

b) Los procedimientos aprobados deben incluir todo punto (ítem) necesario para que la tripulación de vuelo haga las pruebas por seguridad antes del encendido de los motores, despegue o aterrizaje y en emergencias de motor o sistemas. Los procedimientos deben ser diseñados de modo que un miembro de la tripulación no necesite confiar en su memoria para recordar los puntos (ítems) que se deben verificar.

c) Los procedimientos aprobados deben ser fácilmente utilizables en la cabina de mando de todo avión y la tripulación de vuelo debe seguirlos cuando opere el avión.

121.316 Tanques de combustible.

Todo avión de categoría transporte impulsado con motores de turbina debe tener sus tanques de combustible cubiertos por material resistente al fuego y resistente a la penetración de fragmentos de gomas y otros fragmentos o por lo menos debe minimizar la penetración y deformación producida por tales fragmentos.

121.317 Información a los pasajeros.

a) Excepto a lo prescrito en 121.309 y 121.310, ninguna persona debe operar un avión, a menos que esté equipado con señales de información al pasajero que cumpla los requisitos de información de señales y placas de información al pasajero de ese avión. Excepto a lo previsto en 121.309 y 121.310 de esta sección, la señal debe ser construida de manera que la tripulación de vuelo pueda encenderlas o apagarlas.

b) Excepto a lo previsto en 121.309 y 121.310 de esta sección la señal de "asegure su cinturón" debe ser encendida durante cualquier movimiento en la superficie, para todo despegue y aterrizaje, y cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario.

c) Ninguna persona debe operar un avión en un vuelo en el cual está prohibido fumar a menos que la señal de información al pasajero de "No Fumar" esté encendida durante todo el vuelo o una o más placas de "No fumar", que cumpla con los requisitos del certificado de Tipo para la categoría transporte estén fijados durante el vuelo entero.

d) Ninguna persona debe operar un avión de transporte de pasajeros, bajo este RAD, a menos que por lo menos una señal legible o una placa que diga "Asegure su cinturón mientras este sentado", sea visible desde todo asiento de pasajero.

e) Ninguna persona debe operar un avión de pasajeros, a menos que tenga instalado en todo lavatorio una placa que especifique que es penado por la ley alterar los detectores de humo instalados en ese lavatorio.

f) Todo pasajero que ocupe un asiento o litera debe ponerse el cinturón de su asiento mientras la señal de "asegure su cinturón" (falten seat belt) esté encendida.

g) Ninguna persona debe fumar mientras la señal de "No Fumar", (No smoking),este encendida o si una placa de no fumar esté instalada, excepto que el piloto al mando puede autorizar fumar en la cabina de vuelo, excepto durante el movimiento del avión en la superficie o despegue y aterrizaje.

h) Ninguna persona debe fumar en el lavatorio de un avión.

i) Ninguna persona debe alterar, inhabilitar o destruir un detector de humo instalado en un avión.

j) En todos los vuelos la señal de "no fumar" debe estar encendida durante movimientos en la superficie, aterrizaje o cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario.

k) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones que le sean impartidas por un miembro de la tripulación referente a cumplir con los párrafos (f), (g), (h) e (i) de esta sección.

l) Un titular de certificado puede operar un avión certificado en cualquier categoría si está equipado por lo menos con una señal o letrero que sea legible por toda persona sentada en la cabina, que especifique "asegure su cinturón" (Fasten seat belt) y durante cualquier movimiento en

la superficie y para todo despegue, aterrizaje y en cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario. Un tripulante oralmente instruye a los pasajeros para asegurarse los cinturones.

121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.

Ninguna persona puede operar un avión con capacidad para más de 19 pasajeros de acuerdo con este RAD, si no está equipado con un sistema de comunicación con el pasajero que:

a) Sea capaz de operar independientemente del sistema intercomunicador de la tripulación requerido en 121.319, excepto teléfonos auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización.

b) Debe estar adecuadamente aprobado como se prescribe en 21.305 de este Reglamento.

c) Sea accesible para uso inmediato, desde toda las ubicaciones de los tripulantes en la cabina de pilotos.

d) Sea accesible para usar por lo menos uno de los puestos de auxiliar de a bordo, en el compartimiento de pasajeros. Todo micrófono del sistema de comunicación con el pasajero para uso de los auxiliares de a bordo, debe estar ubicado adyacente al asiento del auxiliar de a bordo que esté ubicado cerca de toda salida de emergencia requerida a nivel del piso en el compartimiento de pasajeros, y ser fácilmente accesible al auxiliar de a bordo, sentado.

e) Debe ser capaz de operarse dentro de los diez segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en el compartimiento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible.

f) La transmisión debe ser audible desde todos los asientos de pasajeros, lavatorios y asientos de auxiliares de a bordo y puestos de trabajo; y

g) Debe ser capaz de operar por al menos durante 10 minutos, cuando todas las otras fuentes de energía están inoperativas.

121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.

a) Ninguna persona debe operar un avión de acuerdo con este RAD, a menos que el avión esté equipado con un sistema de intercomunicación de la tripulación, que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con el público, requerido por 121.318 (a), excepto teléfonos, auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización;

2) Cumpla los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) El sistema de intercomunicación de la tripulación, requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe haber sido adecuadamente certificado y cumplir lo prescrito en 121.305 de este Reglamento. Además:

1) Se debe proveer un medio de comunicación de dos vías entre la cabina de piloto; y:

   i) Toda cabina de pasajeros;

   ii) Toda cocina (galley) que esté localizada en otro nivel que no sea la cabina de pasajeros.

2) Debe ser accesible para uso inmediato, desde todo los puestos de piloto en la cabina de mando;

3) Debe ser accesible para ser usado desde por lo menos un puesto de auxiliar de a bordo, en cada cabina de pasajeros;

4) Debe ser capaz de operarse dentro de los 10 segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en toda cabina de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible; y

5) Para aviones grandes impulsados por motores de turbina:

   i) Debe ser accesible para el uso adecuado desde los puestos de auxiliares de a bordo, de modo que todas las salidas de emergencia a nivel del suelo o vías de acceso a aquellas salidas, en el caso de salidas localizadas dentro de las cocinas de a bordo en toda cabina de pasajeros sean observables desde uno o más puestos, así equipados;

   ii) Debe tener un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales, para que los miembros de la tripulación alerten a los auxiliares de a bordo y viceversa;

   iii) El sistema de alarma requerido por el párrafo (b)(5)(ii) de esta sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada determine si se trata de una llamada normal o de emergencia; y

   iv) Cuando el avión está en tierra debe proveer medios de comunicación de dos vías, entre el personal de tierra y por lo menos dos tripulantes cualesquiera, en la cabina de mando. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra debe estar ubicado de modo que el personal que usa el sistema pueda evitar ser visto desde dentro del avión.

121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.

Ninguna persona puede operar un avión de noche, a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos, además de aquellos requeridos por las 121.305 hasta 121.321, de este Reglamento.

a) Luces de posición.

b) Una luz anticolisión.

c) Dos luces de aterrizaje.

d) Luces de instrumentos que posean suficiente iluminación como para que sean fácilmente legibles todos los instrumentos requeridos, interruptores o instrumentos similares. Las luces deben ser instaladas de modo que los rayos de luz no den directamente sobre los ojos de la tripulación de vuelo, y que no haya reflejos que perturben la visión. Debe haber medios para controlar la intensidad de la iluminación a menos que se demuestre que no es necesario.

e) Un sistema indicador de velocidad relativa del aire con tubo pitot calefaccionado o dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.

f) Un altímetro sensitivo.

g) Un indicador de viraje y de inclinación y desplazamiento lateral.

h) Un indicador de actitud de vuelo.

i) Un indicador de rumbo (giroscopio direccional).

NOTA: Los requisitos de (g), (h) é (i) anteriores pueden satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o por sistemas integrados, directores de vuelo, con tal que se conserven las garantías contra la falla total inherente a los tres instrumentos por separado.

j) Un dispositivo que indique, en la cabina de mando, la temperatura exterior.

k) Un reloj de precisión que indica la hora en, horas, minutos y segundos.

l) Un indicador de velocidad vertical.

m) Una brújula magnética.

n) Un transmisor\receptor radioeléctrico HF y VHF para radiotelefonía.

121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techo de nubes.

Ninguna persona debe operar un avión bajo condiciones IFR o sobre el techo de nubes, a menos que éste sea equipado con los instrumentos y equipos que establecidos en 121.323 (b), (c) y (d), además de aquellos requeridos en 121.305 a 121.319.

121.327 Oxígeno suplementario: Aviones impulsados por motores recíprocos.

a) Generalidades: Excepto donde el oxígeno suplementario esté provisto de acuerdo con la 121.331, ninguna persona debe operar un avión, a menos que el oxígeno suplementario sea suministrado y utilizado de acuerdo a lo establecido en los párrafos (b) y (c) de esta sección. La cantidad de oxígeno suplementario requerido para una operación particular está determinada en

base a las altitudes y duración del vuelo, consistentes con los procedimientos de operación establecidos para toda operación y ruta.

b) Tripulantes:

1) En altitudes de presión de cabina sobre los 10,000 pies y hasta los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado, usado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo en servicio en la cabina de vuelo, y debe ser proporcionado a los otros tripulantes, para esa parte del vuelo a dichas altitudes que sea más de treinta (30) minutos de duración;

2) En altitudes de presión de cabina sobre los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo que este trabajando en la cabina de vuelo, y debe ser proporcionado a otros miembros de la tripulación, durante el tiempo de vuelo completo a dichas altitudes;

3) Cuando el tripulante de vuelo es requerido a usar oxígeno deberá usarlo continuamente, excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u otro dispensador en conexión con sus tareas regulares. Los tripulantes en espera quienes son llamados o definitivamente van a trabajar en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo, deben ser provistos con una cantidad suplementaria de oxígeno igual a lo provisto a los tripulantes en trabajos distintos a aquellos que estén trabajando en la cabina de vuelo. Si un tripulante que está a la espera no es llamado y no estará trabajando en la cabina de vuelo durante el resto del vuelo, él es considerado como un pasajero para los propósitos de requisitos suplementarios de oxígeno.

c) Pasajeros: Todo titular de certificado proporcionará un suministro de oxígeno, aprobado para la seguridad del pasajero, de acuerdo con lo siguiente:

1) Para vuelos de más de treinta (30) minutos de duración a presión altura de cabina, sobre 8,000 pies y hasta 14,000 pies, oxígeno suficiente para 30 minutos para el 10% de los pasajeros;

2) Para vuelos a presión altura de cabina, sobre los 14,000 pies hasta los 15,000 pies, oxígeno suficiente para esa parte del vuelo a dichas altitudes para un 30% de los pasajeros;

3) Para vuelos en altitudes de presión de cabina, sobre los 15,000 pies, oxígeno suficiente para todo pasajero transportado durante el vuelo entero a dichas altitudes.

d) Para los propósitos de esta sección "altitud de presión de cabina" significa la presión altitud correspondiente con la presión de cabina del avión y "altitud de vuelo" significa la altitud sobre el nivel del mar a la cual el avión es operado.

1) Para aviones con cabina no presurizadas, presión de altura de "cabina" y "altitud de vuelo" significan la misma cosa.

121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia, aviones impulsados por motores de turbina.

a) Generalidades: Cuando se opera un avión impulsado por motores de turbina, el titular equipará el avión con oxígeno de subsistencia y equipo de distribución del mismo, para su uso según se especifica en esta sección:.

1) La cantidad de oxígeno provista debe ser, por lo menos la necesaria para cumplir los párrafos (b) y (c) de esta sección;

2) La cantidad de oxígeno para subsistencia y primeros auxilios, requerida para una operación particular que cumpla con las normas de esta sección, está determinada en base a la presión altura de cabina y duración de vuelo, de acuerdo con los procedimientos de operación establecidos para toda operación y ruta;

3) Los requisitos para aviones con cabinas presurizada, se determinan sobre la base de la presión altura de cabina y asumiendo que de la falla en la presurización de la cabina ocurrirá a una altura o "punto de vuelo" que es más crítico desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que después de la falla, el avión descenderá de acuerdo con los procedimientos de emergencia especificados en el manual de vuelo del avión, sin exceder sus limitaciones de operaciones, a una altura de vuelo que permitiera la finalización exitosa del vuelo;

4) Seguidamente a la falla, la presión altura de cabina se considera igual a la altura de vuelo a menos que se demuestre que ninguna falla probable de la cabina o equipo de presurización resultará en una presión altura de cabina igual a la altura de vuelo;

5) Bajo esas circunstancias, la máxima altura de presión de cabina alcanzada puede ser usada como base para la certificación o la determinación del suministro de oxígeno o ambas.

b) Tripulación: Todo titular de certificado deberá proveer suministro de oxígeno para la tripulación, de acuerdo con lo siguiente:

1) En altitudes de cabina presurizada sobre 10,000 pies hasta los 12,000 pies, el oxígeno debe ser provisto y usado por todo miembro de la tripulación de vuelo que trabaja en la cabina de mando y debe ser provisto para otros miembros de la tripulación, para dicha parte del vuelo a dichas altitudes que es de más de treinta (30) minutos de duración;

2) Presión altura en cabina presurizada sobre los 12,000 pies, el oxígeno debe ser proporcionado y utilizado por todo miembro de la tripulación de vuelo en tareas en la cabina de mando y debe ser provista a otros miembros de la tripulación durante el vuelo entero a dichas altitudes;

3) Cuando el tripulante de vuelo es requerido a usar oxígeno deberá usarlo continuamente, excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u

otro dispensador en conexión con sus tareas regulares. Los tripulantes en espera quienes son llamados o definitivamente van a trabajar en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo, deben ser provistos con una cantidad suplementaria de oxígeno igual a lo provisto a los tripulantes en trabajo, distintos a aquellos que estén trabajando en la cabina de vuelo. Si un tripulante que está a la espera no es llamado y no estará trabajando en la cabina de vuelo durante el resto del vuelo, él es considerado como un pasajero para los propósitos de requerimientos suplementario de oxígeno.

c) Pasajeros: Todo titular del certificado deberá proveer un suministro de oxígeno para los pasajeros, de acuerdo a lo siguiente:

1) Para vuelos a presión de altitud de cabina, por encima de los 10,000 pies hasta los 14,000 pies hasta los 15,000 pies inclusive, suficiente oxígeno para las partes del vuelo a esa altitud que dure más de treinta (30) minutos, para el 10% de los pasajeros;

2) Para vuelos a presión de altitud de cabina, por encima de los 14,000 pies hasta los 15,000 pies inclusive, suficiente oxígeno para el vuelo a esa altitud para el 30% de los pasajeros;

3) Para vuelos a presión de altura de cabina, por encima de los 15,000 pies, suficiente oxígeno para todo pasajero transportado, durante todo el vuelo de esa altitud.

121.331 Requisitos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones impulsados por motores recíprocos.

a) Cuando se opere un avión con cabina presurizada impulsado por motor recíproco, todo titular del certificado equipará el avión para que cumpla con los párrafos (b) hasta (d) de esta sección en el caso de que falle la cabina presurizada.

b) Para la tripulación: Cuando se opera altitudes de vuelo sobre los 10,000 pies, el titular del certificado proporcionará suficiente oxígeno para todo tripulante durante todo el vuelo a esas alturas y no menos de dos (2) horas de abastecimiento para todo tripulante en vuelo que esté trabajando en la cabina de mando. El abastecimiento durante dos horas es aquella cantidad de oxígeno para una tasa constante de descenso desde la altitud de operación certificada máxima del avión a los 10,000 pies en diez (10) minutos y seguido por ciento diez (110) minutos a la altitud de 10,000 pies. El oxígeno requerido en 121.337 puede ser considerado para determinar el abastecimiento suplementario para la respiración requerido para los tripulantes de vuelo en sus tareas en la cabina de mando en el caso de falla en la cabina de presurización.

c) Para pasajeros: Cuando se está operando en altitud de vuelo sobre los 8,000 pies, el titular del certificado proporcionará oxígeno como sigue:

1) Cuando un avión no está volando a una altitud de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el oxígeno necesario para treinta (30) minutos en un 10% de los pasajeros, si en cualquier punto a lo largo de la ruta a ser volada al avión puede descender con

seguridad a una altitud de vuelo de 14,000 pies o menos en sólo cuatro (4) minutos;

2) Si el avión no puede descender a una altitud de vuelo de 14,000 pies o menos dentro los cuatro (4) minutos, el abastecimiento de oxígeno siguientes será provisto:

i) Para aquella parte del vuelo que es de más de cuatro (4) minutos de duración a las altitudes de vuelo por encima de los 15,000 pies, el abastecimiento requerido en 121.327 (c)(2);

ii) Para aquella parte del vuelo a altitudes de vuelo por sobre los 14,000 pies, hasta e incluyendo los 15,000 pies, el abastecimiento requerido por 121.327 (c)(2).

iii) Para vuelos a altitudes de vuelo sobre los 8,000 pies hasta e incluyendo los 14,000 pies, oxígeno suficiente para treinta (30) minutos para el 10% de los pasajeros.

3) Cuando un avión está volando a una altitud de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el oxígeno necesario para treinta (30) minutos para el 10% de los pasajeros durante todo el vuelo (incluyendo descenso de emergencia) sobre los 8,000 pies, hasta e incluyendo los 14,000 pies, y cumplir con los párrafos 121.327 (c)(2) y (3) para vuelos sobre los 14,000 pies.

d) Para los propósitos de esta sección, se supone que la falla en la presurización en la cabina ocurre en el momento durante el vuelo que es crítico desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que después de la falla el avión descenderá sin exceder sus limitaciones de operaciones normales, volar a altitudes permitidas dentro del vuelo seguro con respecto al despegue del terreno.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones turboreactores con cabina presurizada.

a) Generalidades: Cuando se opera un avión con cabina presurizada, el titular del certificado deberá suministrar oxígeno y equipo de distribución del mismo para cumplir con los párrafos (b) a (e) de esta sección, en el caso de falla de la presurización de cabina.

b) Tripulación: Cuando se opera a altitud de vuelo, por encima de los 10,000 pies, el titular del certificado deberá suministrar suficiente oxígeno para cumplir con la sección 121.329 pero con un suministro de no menos dos (2) horas para cada miembro de la tripulación de vuelo en tareas en la cabina de vuelo.

El suministro de dos (2) horas requeridas es esa cantidad de oxígeno necesaria para una razón de descenso constante desde la máxima altitud certificada de operación hasta los 10,000 pies en diez (10) minutos y seguido de ciento diez (110) minutos a 10,000 pies. El oxígeno requerido en el caso de una eventual falla de la presurización de la cabina por el RAD 121.337 puede ser incluido en la determinación del suministro de oxígeno requerido para los tripulantes en la cabina de vuelo.

c) Uso de las máscaras de oxígeno por los miembros de la tripulación:

1) Cuando se opera a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, todo tripulante de vuelo en tareas en la cabina de vuelo, debe ser provisto de una máscara de oxígeno diseñada de tal modo que pueda ser colocado rápidamente en su rostro desde su puesto de trabajo, adecuadamente asegurada, sellada y suministre oxígeno a requerimiento, y diseñada de tal modo que después de ser colocada en la cara, no interfiera con la inmediata comunicación entre la tripulación de vuelo y los otros tripulantes de vuelo mediante el sistema de la intercomunicación del avión. Cuando no ha sido operado a altitudes de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, la máscara de oxígeno debe ser mantenida en condición para utilizarse y localizarse de manera tal que esté al alcance inmediato del tripulante de vuelo mientras está en sus puestos de trabajo;

2) Cuando se opera a altitudes de vuelo sobre el nivel de vuelo 250, el piloto en los controles del avión en todo momento llevará y usará la máscara de oxígeno segura, sellada y suministrando oxígeno de acuerdo a lo siguiente:

i) Un piloto no necesita llevar y usar una máscara de oxígeno mientras esté en o por debajo del nivel de vuelo 410, si todo tripulante de vuelo en su trabajo de la cabina de vuelo puede colocarse rápidamente el tipo de máscara de oxígeno que el titular del certificado haya demostrado que puede ser colocada en la cara en su posición correcta propiamente asegurada, sellada y suministrando oxígeno de acuerdo a demanda con una mano y dentro los cinco (5) segundos:

(a) Para aviones que tengan una configuración de más de treinta (30) asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de tripulante o una capacidad de carga paga de más de 7,500 libras a, o por debajo de nivel 410;

(b) Para aviones que tengan una configuración de asientos de menos de 31 asientos excluyendo cualquier asiento de tripulante requerido y una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos a, o nivel de vuelo de 350.

ii) Siempre que una máscara de oxígeno del tipo de uso rápido se va a usar bajo esta sección, el titular debe también mostrar que la máscara puede ser colocada en el rostro sin obstruir los espejuelos o y sin impedir la acción del tripulante de vuelo proseguir con sus deberes asignados en una emergencia. La máscara de oxígeno después de haber sido colocada debe proveer comunicación inmediata entre los tripulantes de vuelo y otros miembros de la tripulación de vuelo dentro del sistema de intercomunicación del avión.

3) No obstante, el párrafo (c)(2) de esta sección, si por cualquier razón en cualquier momento es necesario para un piloto dejar su asiento de los controles del avión

Prohibida su Reproducción

cuando está operando en altitudes de vuelo por sobre el nivel de vuelo 250, el otro piloto en los controles debe colocarse y usar su máscara de oxígeno hasta que el otro piloto haya retornado a su asiento de trabajo;

4) Antes del despegue de un vuelo, todo tripulante de vuelo personalmente chequeará su equipo de oxígeno para asegurar que la máscara de oxígeno está funcionando, se ajusta apropiadamente y conecta a las terminales de abastecimiento apropiadas, y que el suministro de oxígeno y la presión es adecuada para el uso.

d) Provisión de equipo de oxígeno portátil por auxiliares de cabina: Todo auxiliar deberá, durante un vuelo a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo (250), estar provisto de un equipo portátil de oxígeno por lo menos quince (15) minutos de suministro de oxígeno, a menos que se demuestre que suficientes unidades de oxígeno portátil con máscaras o salidas, están distribuidas a lo largo de toda cabina para asegurar la inmediata accesibilidad de oxígeno para todo auxiliar de cabina sin importar su ubicación en el momento de la depresurización.

e) Ocupantes de la cabina de pasajeros: Cuando el avión está operando a altitudes de vuelo por encima de 10,000 pies, se debe proveer el siguiente suministro de oxígeno para el uso de los ocupantes de la cabina de pasajeros:

1) Cuando el avión certificado para operar a altitudes de vuelo por encima de e incluyendo, el nivel de vuelo 250, pueda descender con seguridad en cualquier punto a lo largo de la ruta, a una altitud de vuelo de 14,000 pies, o menos en cuatro (4) minutos o menos, se deben proveer oxígeno en la cantidad (o porcentaje) prevista por esta sección por un período de treinta (30) minutos para al menos el 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros;

2) Cuando el avión se opera a altitudes de vuelo por encima de, e incluyendo el nivel de vuelo 250 y no puede descender seguramente a una altitud de vuelo de 14,000 pies, dentro de los cuatro (4) minutos o cuando un avión sea operado a altitudes de vuelo por encima del nivel doscientos cincuenta (250), se debe proveer oxígeno en la cantidad (proporcional) prescrita por esta sección para no menos de 10% de los pasajeros para el vuelo entero luego de la depresurización de la cabina, a altitudes de presión de cabina por encima de los 10,000 pies hasta 14,000 pies inclusive y según corresponda para permitir el cumplimiento con la sección 121.329 (c)(2) y (3), excepto que deba haber no menos de diez (10) minutos de suministro de oxígeno para los pasajeros;

3) Para el tratamiento de primeros auxilios de ocupantes que por razones fisiológicas puedan requerir oxígeno no diluido, seguidamente al descenso desde las altitudes de presión de cabina por encima del nivel de vuelo 250, se debe proveer un suministro de oxígeno suficiente para, por lo menos el 26% de los pasajeros un flujo de 4 litros por minutos para el vuelo entero después de la depresurización a altitudes de presión de cabina por encima de los 8,000 pies, pero en ningún caso, a menos de una persona;

4) Un apropiado número de unidades de distribución, que en ningún caso debe ser menor que dos, se debe proveer con un medio para que los auxiliares de a bordo usen estos suministros.

f) Instrucciones a los pasajeros: Antes de que el vuelo sea conducido sobre el nivel de vuelo 250, un miembro de la tripulación instruirá a los pasajeros en la necesidad de usar oxígeno en el evento de una depresurización de la cabina y le señalará la ubicación y demostrará el uso del equipo que proporciona oxígeno.

121.335 Equipo estándar.

a) Aviones impulsados con motores recíprocos. El aparato del oxígeno, la razón mínima del flujo de oxígeno y el abastecimiento del oxígeno necesario para cumplir con 121.327, deberán cumplir las normas establecidas, excepto que si el titular del certificado demuestra que el cumplimiento con esas normas es impracticable, la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar cambios de dichas normas que encuentre inapropiadas, proporcionando un nivel de seguridad aceptable.

b) Aviones impulsados por motores de turbina.

c) El equipo de suministro de oxígeno, la razón mínima de flujo de oxígeno y el suministro de oxígeno necesario para cumplir con 121.329 y 121.333 de este Reglamento, debe cumplir con las normas establecidas, excepto que si el titular del certificado demuestra que el cumplimiento con aquellas normas es impracticable, la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar cualquier cambio de aquellas normas que determine que proveen un nivel de seguridad apropiado.

121.337 Equipo de protección para respiración (PBE).

a) El titular del certificado proveerá un equipo aprobado de protección de respiración (PBE), que cumpla con los requisitos de equipo, gas de respiración y comunicaciones, contenidos en el párrafo (b) de esta sección.

b) Aviones de cabina presurizada y no presurizada.

Excepto lo previsto en el párrafo (f) de esta sección, ninguna persona debe operar un avión, a menos que tenga un equipo de protección de respiración que cumpla con los requisitos de esta sección:

1) Generalidades: El equipo debe proteger a la tripulación de vuelo de los efectos de humo, dióxido de carbono u otros gases tóxicos o una deficiencia circunstancial de oxígeno causada en un avión por otra causa que no sea una depresurización, mientras los tripulantes se hallan en sus puestos de vuelo, y deberá protegerlos de los efectos mencionados mientras se encuentren combatiendo un fuego a bordo;

2) El equipo debe ser regularmente inspeccionado con guías de inspección y los períodos de inspección establecidos por el fabricante del equipo para asegurar su continuidad de servicio y el inmediato cumplimiento de su función en caso de una emergencia.

Los períodos de inspección pueden ser cambiados si el titular del certificado demuestra que los cambios provistos proveen un nivel de seguridad adecuada.

3) Aquella parte del equipo que protege los ojos no debe disminuir la visión del usuario en una magnitud que le impida al tripulante cumplir su tarea y debe permitir que los anteojos correctivos se usen sin la disminución de la visión o pérdida de la protección requerida por el párrafo (b)(1) de esta sección.

4) El equipo mientras esté en uso, debe permitir a la tripulación de vuelo la comunicación usando el equipo de radio del avión y la comunicación por el intercomunicador en todo momento mientras estén en sus puestos de servicio. El equipo mientras esté en uso debe además, permitir las comunicaciones de intercomunicación de las tripulaciones entre todo los puestos de tripulante de vuelo en la cabina del piloto y por lo menos un asistente de vuelo en la cabina de pasajeros;

5) El equipo mientras esté en uso, debe permitir a cualquier tripulante, el uso del sistema de intercomunicación del avión en cualquier posición del asistente de vuelo referente al párrafo (b)(4) de esta sección;

6) También se puede usar el equipo para proveer el oxígeno suplementario requerido por esta sección, cumpliendo con las normas de equipo de oxígeno de la 121.335, de este Reglamento.

7) La duración y suministro de los sistemas o equipos de los protectores de respiración de gas son los siguientes:

   i) El equipo debe suministrar gas para respirar por quince (15) minutos a una altura de presión de 8,000 pies, para lo siguiente:

      (a) Tripulación de vuelo, mientras realice tareas en la cabina de vuelo; y

      (b) Tripulación de vuelo, mientras actúe combatiendo un incendio en vuelo.

   ii) El sistema de respiración de gas para sí mismo, no debe ser peligroso ni en sus métodos de operación, ni en sus efectos sobre otros componentes;

   iii) Los sistemas de respiración de gas u otros que no sean generadores de oxígeno químico, deben tener un método que permita a la tripulación una determinación rápida, durante el prevuelo del equipo, de la cantidad de oxígeno de respiración disponible en toda fuente de suministro como se describe en el párrafo (c) de esta sección;

   iv) Para todo generador de oxígeno químico, el equipo del sistema suplementario debe cumplir los requisitos exigidos por el Certificado de Tipo para transporte. (RAD 25).

8) Protección contra humo y vapores: Equipo para protección de la respiración con un suplemento de gas para respiración fijo que cumpla con los requisitos de esta sección debe estar convenientemente localizado en la cabina de vuelo y debe ser de fácil acceso para todo miembro de la tripulación de vuelo requerido en su lugar asignado de tareas;

9) Extinción de fuego: Equipo para protección de la respiración (PBE) con un suministro de gas para respiración portátil que cumpla con los requisitos de esta sección debe ser fácilmente accesible y convenientemente localizado para el uso inmediato por los miembros de la tripulación al combatir un fuego como sigue:

i) Un PBE, es requerido para todo extinguidor de mano de fuego, localizado en cada "cocina"(galley), otra en una cocina (galley) localizada en los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación;

ii) Uno en la cabina de mando, excepto que la Autoridad de Aviación Civil autorice otra ubicación para este equipo de protección de respiración (PBE) si en circunstancias especiales resulta impracticable el cumplimiento y que la desviación propuesta provea un nivel de seguridad apropiado;

iii) Uno en todo compartimiento de pasajeros, uno localizado dentro de los 3 pies a partir de todo extinguidor de mano de fuego requerido por la sección 121.309, de este RAD excepto que la Autoridad de Aviación Civil autorice una desviación permitiendo ubicar los PBE a más de 3 pies de los extinguidores requeridos si existen circunstancias especiales que hagan impractico el cumplimiento de ésta norma y la desviación propuesta provee un nivel de seguridad apropiado.

c) Prevuelo chequeo del equipo:

1) Antes de todo vuelo, cada punto (item) del PBE en las estaciones de servicios de los tripulantes debe ser chequeado por el tripulante quien usara el equipo para asegurar que:

i) Los sistemas generadores químicos de oxígeno estén funcionando, estén en servicio y que se ajusten apropiadamente, a menos que tengan un tipo de ajuste universal, y que esté conectado al suministro de terminales y que el abastecimiento del gas de respiración y la presión sean adecuados para el uso; y

ii) Para sistemas generadores de oxígeno químico, que funcionen y que se ajusten apropiadamente, a menos que tenga un tipo de ajuste universal.

2) Todo punto (item) del PBE localizado en cada estación de trabajo del tripulante debe ser chequeado por un tripulante designado para asegurarse que cada uno esté apropiadamente puesto y utilizable y para los distintos sistemas generadores químicos de oxígeno, que el suministro de gas de respiración este plenamente

Prohibida su Reproducción

cargado. Todo titular de certificado en su manual de operaciones, debe designar por lo menos un miembro de la tripulación para realizar esos chequeos antes del despegue del avión para su primer vuelo del día.

121.339 Equipo de emergencia para operaciones extendidas sobre agua.

a) Excepto donde la Autoridad de Aviación Civil mediante enmienda de las especificaciones de operaciones del titular del certificado, requiera a bordo todos o solo algunos de los artículos listados más abajo, que por solicitud del titular del certificado, la Autoridad de Aviación Civil permita excepciones para una operación particular prolongada sobre el agua; ninguna persona puede operar un avión en operaciones prolongadas sobre el agua sin tener en el avión el siguiente equipo:

1) Un chaleco salvavidas con una luz de tipo aprobado para la localización de sobreviviente, para cada ocupante del avión;

2) Suficientes balsas salvavidas, toda equipada con una luz de tipo aprobado localizadora de sobrevivientes, con una capacidad y flotabilidad para acomodar todos los ocupantes del avión. A menos que sean provistos salvavidas en exceso, la flotabilidad y la capacidad de las balsas deben acomodar a todos los ocupantes del avión en el caso de pérdida de una de las balsas de mayor capacidad;

3) Por lo menos un dispositivo de señalización pirotécnica para toda balsa salvavidas;

4) Un transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia que cumpla con los requisitos aplicables de la OTE-C 91 u OTE-C126 (Orden Técnica Estándar, Technical Standard Order, TSO, del fabricante).
Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas o recargadas si fueran recargables, cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora (tiempo acumulativo) y cuando el 50% de su vida útil o para las baterías recargables, el 50% de la vida útil de la carga, ha expirado como lo establece la fabricación del transmisor bajo OTE-C 91, párrafo (g.2). La nueva fecha de expiración del reemplazo o recarga de la batería, debe estar marcada legiblemente sobre la parte externa del transmisor.
Los requisitos de la vida útil o de carga, de este párrafo no se aplican a baterías tales como baterías activadas por agua, que no se ven afectadas por el tiempo de almacenamiento.

b) Las balsas salvavidas, los chalecos salvavidas y el transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia requerido, deben ser de fácil accesibilidad en el caso de amarizaje forzoso y los procedimientos de preparación no deben demandar un tiempo apreciable. Estos equipos deben ser instalados en lugares aprobados y marcados visiblemente.

c) Un equipo de supervivencia, apropiado para las rutas a volar, debe estar anexo a toda balsa salvavidas.

121.340 Medios de flotación de emergencia.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona debe operar un avión grande categoría transporte, en una operación sobre zona extendida de agua, a menos que esté equipada con chalecos salvavidas, de acuerdo con 121.339 (a)(1) o con medios de flotación aprobados para todo ocupante.
Estos medios deben ser de fácil alcance para todo ocupante sentado y ser rápidamente desmontables del avión.

b) Por solicitud del titular del certificado, la Autoridad de Aviación Civil puede aprobar la operación de un avión sobre zona extendida de agua sin los salvavidas o medios de flotación requeridos en el párrafo (a) de esta sección, si el solicitante demuestra que la zona extendida de agua sobre la cual debe operar el avión es de un tamaño y profundidad tal que no se necesitan chalecos salvavidas o medios de flotación para la supervivencia de los ocupantes en caso de que el vuelo termine en esta zona extendida de agua.

121.341 Equipo para operaciones en condiciones de formación de hielo.

a) Un avión certificado en categoría transporte cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad, relativos a la protección por formaciones de hielo, ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo, a menos que esté equipado con medios para la prevención y remoción de hielo sobre parabrisas, alas, empenaje, hélices y otras partes del avión donde la formación del hielo puede afectar adversamente la seguridad del vuelo.

b) Ninguna persona debe operar un avión en condiciones de formación de hielo de noche a menos que estén provistos medios de iluminación o de otra manera determinar la formación de hielo sobre las partes críticas de acumulación de hielo en las alas. Cualquier iluminación que sea usada no debe causar problemas de resplandor o reflexión, que pudiera entorpecer las tareas de los tripulantes.

121.342 Sistema de indicación de calefacción de tubo pitot.

Ninguna persona debe operar un avión de categoría transporte equipado con un sistema de calefacción de tubo pitot, a menos que la misma esté equipada también con un sistema indicador de calefacción de tubo pitot operativo, que cumpla con los requisitos siguientes:

a) Debe incluir una luz ambar que esté ubicada fácilmente visible a la tripulación de vuelo.

b) Debe diseñarse para alertar a la tripulación de mando si ocurre alguna de las siguientes condiciones:

1) El sistema calefactor esta desconectado (off);

2) El sistema calefactor esta conectado pero algún elemento del sistema está inoperativo.

121.343 Registradores de vuelo.

a) Excepto como está prescrito en los párrafos (b), (c), (d), (e) y (f) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión grande que esté certificado para operaciones sobre los 25,000 pies de altitud o esté impulsado por motores de turbina, a menos que esté equipado con uno o más registradores de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento y que registren datos desde los cuales puede determinarse lo siguiente dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B" de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) Tiempo de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC.

b) No aplica a la fecha.

c) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección, a menos que el mismo esté equipado antes del 01-03-2002 con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento a partir de los cuales las siguientes informaciones puedan determinarse dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B" de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) Tiempo de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC;

7) Actitud de cabeceo;

8) Actitud de ladeo;

9) Aceleración longitudinal;

10) Posición de las superficies de control de cabeceo o palanca de mando;

11) Empuje de cada motor.

d) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección que haya sido fabricado después del 26-05-89, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento a partir de los cuales las siguientes informaciones puedan determinarse dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados en el Apéndice "B", de este RAD.

1) Tiempo;

2) Altitud;

3) Velocidad del aire;

4) Aceleración vertical;

5) Rumbo magnético;

6) de toda transmisión de radio ya sea desde o hacia el ATC;

7) Tiempo Actitud de cabeceo;

8) Actitud de alabeo;

9) Aceleración longitudinal;

10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control;

11) Empuje de cada motor;

12) Posición del trim de cabeceo;

13) Posición de la superficie de control de guiñada o pedales de timón de dirección;

14) Posición del comando de control de alabeo o posición de la superficie de control lateral;

15) Posición de cada reverso de empuje;

16) Posición del control en cabina de flap o de los flaps de borde de fuga; y

17) Posición del control en cabina de flap o de los flaps de borde de ataque.

Para los propósitos de esta sección "fabricado" significa la fecha en la cual los registros de inspección de aceptación reflejan que el avión ha sido completado y cumple los datos de diseño tipo aceptados por la Autoridad de Aviación Civil.

e) Ninguna persona debe operar un avión grande equipado con una barra (bus) de datos digitales y una unidad de adquisición digital de datos de vuelo (DFDAU) ARINC 717 ó equivalente, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento. Todo los parámetros especificados en el Apéndice "B", de esta sección que esté disponible en la barra (bus) de datos digitales debe ser registrado dentro de los rangos, exactitud e intervalos de registro especificados.

f) Ninguna persona debe operar un avión especificado en el párrafo (d) de esta sección que haya sido fabricado después del 11-10-91, o un avión especificado en el párrafo (a) de esta sección que haya obtenido el certificado de Tipo en su país de origen después del 30-09-69, y fabricado después del 11-10-91, a menos que el mismo esté equipado con uno o más registradores de vuelo que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de aquellos datos del medio de almacenamiento. Los parámetros especificados en el Apéndice "B", deben ser registrados dentro de los rangos, exactitud, resolución e intervalos de registro especificados.

g) Toda vez que un registrador de vuelo requerido por esta sección esté instalado, debe ser operado de acuerdo a las reglas dadas por la Autoridad de Aviación Civil.

h) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta sección, y excepto para datos borrados que hayan sido autorizados por este párrafo, todo titular del certificado mantendrá los datos registrados indicados en el párrafo (a) de esta sección, hasta que el avión haya sido operado por lo menos 25 horas del tiempo de operación especificado en la sección 121.359 (a). Un total de (1) hora de los datos registrados, puede ser borrado con el propósito de verificación del registrador de vuelo o del sistema registrador de vuelo.
Cualquier otro borrado hecho en concordancia con este párrafo, debe ser de los datos registrados más antiguos, acumulados al momento de la verificación, excepto lo prescrito en el párrafo (d) de esta sección, ningún registro necesita ser mantenido por más de 60 días.

i) En caso de un accidente o acontecimiento que requiera la inmediata notificación a la Autoridad de Aviación Civil y que dé como resultado la finalización del vuelo, el titular del certificado removerá el registrador del avión y mantendrá los datos registrados requeridos por esta sección al menos 60 días, o por un período mayor, si así lo requiere la Autoridad de Aviación Civil.

j) Todo registrador de vuelo requerido por esta sección debe estar instalado cumpliendo los requisitos establecidos para su certificación en la categoría transporte o cualquier otro requisito aplicable de la Autoridad de Aviación Civil. La correlación requerida por los requisitos especificado de tipo aprobado por autoridad de certificación, solo necesita ser establecida en un solo avión de cualquier grupo de aviones:

1) Que sean del mismo tipo;

2) En el cual, el modelo de registrador de vuelo y su instalación, sea el mismo; y

3) En el cual no hay diferencia en el diseño de Tipo con respecto a la instalación de aquellos instrumentos primarios del piloto asociados al registrador de vuelo.

La calibración más reciente del instrumento incluyendo el medio de registro desde el cual esta calibración es derivada y la correlación del registro debe ser retenido por el titular del certificado.

k) Todo registrador de vuelo requerido por esta sección debe tener un dispositivo aprobado para ayudar a la localización de ese registrador bajo el agua.

121.344 Registrador de vuelo: Avión con una configuración de 10-30 asientos de pasajeros y una capacidad de carga de 7,500 libras o menos.

Ninguna persona debe operar un avión con una configuración de asientos de pasajeros de 10-30 asientos de pasajeros, excluyendo asientos de pilotos y una capacidad de carga paga de 7,500 libras o menos, a menos que llene los requisitos del registrador de vuelo del 135.152.

Una persona que opere un avión con una configuración de asientos de más de 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga paga de más de 7,500 libras debe cumplir con 121.343.

121.345 Equipo de radio.

a) Ninguna persona debe operar un avión, a menos que el mismo esté equipado con un equipo de radio, requerido para la clase de operación a ser conducida.

b) Donde sean requeridos dos sistemas de radio independientes (separados y completos) todo sistema debe tener una instalación de antena independiente excepto que donde se utilicen instalaciones de antena sin cable soportadas rígidamente u otra de seguridad equivalente, solo se requiere una antena.

c) EL equipo ATC Transponder instalado después del 1-1-92 deberá cumplir los requisitos de rendimiento (performance) y de protección del medio ambiente requerido por la Autoridad de Aviación Civil.

121.347 Equipo de radio para operaciones bajo condición de vuelo visual en rutas internas voladas por referencia visual (Pilotaje).

a) Ninguna persona puede operar un avión bajo reglas VFR sobre rutas domésticas que puedan ser navegadas por pilotaje, a menos que esté equipado con el equipo de radio necesario bajo condiciones normales de operación para cumplir con lo siguiente:

1) Comunicarse por lo menos con una estación de tierra apropiada desde cualquier punto en la ruta;

2) Comunicarse con las facilidades apropiadas del control de tráfico desde cualquier punto en la ruta;

3) Recibir información meteorológica desde cualquier punto en ruta por cualquiera de dos sistemas independientes. Uno de los medios previsto para cumplir con este párrafo puede ser usado para cumplir con los párrafos (a)(1) y (2) de esta sección.

121.349 Equipo de radio para operación en condición de vuelo visual en rutas no voladas por pilotajes con referencia al terreno u operación por instrumentos.

a) Ninguna persona debe operar un avión en condiciones visuales sobre rutas que no pueden ser navegadas por pilotaje o en operaciones conducidas por instrumentos, a menos que el avión esté previsto con el equipo de radio necesario requerido en condiciones de operación normal para cumplir con las funciones especificadas en el párrafo 121.347 (a), para recibir satisfactoriamente por cualquiera de los dos sistemas independiente, señales de radio navegación de todas las facilidades de navegación primarias en ruta y de aproximación que se pretenda usar. No obstante, solamente un receptor de radio faro que provea señales visuales, audibles y un receptor ILS son requeridos. El equipo previsto para recibir señales en ruta puede ser usado para recibir señales de aproximación, si es capaz de recibir ambas señales.

b) En el caso de operaciones sobre rutas donde la navegación está basada en radiogoniometro automático (ADF), solamente un receptor ADF necesita estar instalado si el avión está equipado con dos receptores VOR y las ayudas de navegación VOR están colocadas de tal forma que el avión está abastecido de suficiente combustible para que en caso de falla del receptor del ADF, el vuelo pueda proseguir con toda seguridad a un aeropuerto conveniente por medio de ayudas de VOR y completar una aproximación por instrumentos por uso del resto del sistema de radio del avión (VOR= radio baliza omnidireccional).

c) En cualquier caso que los receptores de VOR sean requeridos por el párrafo (a) ó (b) de esta sección, por lo menos una unidad aprobada de medición de distancia (DME) capaz de recibir e indicar información de distancia de las facilidades de VORTAC deben estar instaladas en todo avión cuando sea operado en la República Dominicana.

d) Si el equipo de medición de distancia se torna inoperativo en ruta, el piloto notificará al ATC de esa falla tan pronto como ocurra.

121.351 Equipo de radio para operación extensa sobre agua y otras operaciones.

a) Ninguna persona debe conducir una operación extensa sobre agua, a menos que el avión esté equipado con el equipo de radio necesario para cumplir con 121.349 y un sistema independiente que cumpla con el párrafo 121.347(a)(1).

b) Ninguna persona debe conducir una operación sin el equipo especificado en el párrafo (a) de esta sección, si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que ese equipo es necesario para operaciones de búsqueda y rescate por razones de la naturaleza del terreno por donde va a volar.

Prohibida su Reproducción

121.353 Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Todos los Explotadores.

A menos que tenga el siguiente equipo, ninguna persona debe conducir operaciones sobre lugares desérticos o cualquier otra área que (indicada en sus especificaciones de operación, la Autoridad de Aviación Civil especifique que requiere equipo para la búsqueda y rescate en caso de una emergencia.

a) Un dispositivo pirotécnico de señalización adecuado.

b) Un transmisor localizador de emergencia de supervivencia que cumpla los aplicables, de la OTE-C91 u OTE-C126.

Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas o recargadas si son recargables, cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora (tiempo acumulativo) o cuando haya expirado el 50% de su vida útil o para baterías recargables, el 50% de la vida útil de carga, según lo establezca el fabricante bajo OTE-C91 párrafo (g)(2).
La nueva fecha de expiración para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada legiblemente en la parte exterior del transmisor.
Los requisitos de vida útil de la batería o vida útil de la carga, de este párrafo, no se aplican a baterías tales como baterías activadas por agua que no son afectadas esencialmente por el tiempo de almacenamiento.

c) Suficientes equipos de supervivencia apropiadamente instalados para la ruta que se volará para el número de ocupantes del avión.

121.355 Equipo para operaciones en las cuales se usen medios de navegación especializados.

a) Ningún titular del certificado debe conducir una operación:

1) Usando radar doppler o sistema de navegación inercial aprobados de acuerdo con el Apéndice "G" de este RAD, o cualquier otro medio de navegación especializado, a menos que demuestre que se provee un sistema de vuelo adecuado para la navegación especializada autorizada para una operación en particular.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, el radar doppler y el sistema de navegación inercial y los programas de entrenamiento, programas de mantenimiento, material pertinente del manual de operaciones y listas de equipo mínimo (MEL), preparadas de acuerdo con ello, requieren ser aprobados de acuerdo con este párrafo.

121.356 Sistema de advertencia de colisión y de alerta de tráfico (TCAS).

a) Para todo el espacio aéreo: Aviones civiles matriculados en la República Dominicana. Si se instala un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión en un avión civil registrado en la República Dominicana, el mismo debe ser aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) El manual de vuelo requerido en 121.131 deberá contener la siguiente información sobre el sistema TCAS II, requerido por esta sección:

1) Procedimientos apropiados para:

i) La operación del equipo;

ii) Acción apropiada de la tripulación de vuelo con respecto al equipo.

2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que deben estar operativas para que el TCAS II funcione adecuadamente.

121.357 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.

a) Ninguna persona debe operar un avión certificado según las reglas de la categoría transporte, a menos que en dicho avión se haya instalado un equipo de radar meteorológico de a bordo.

b) Esta sección no se aplica a los aviones usados en entrenamiento, prueba o vuelo ferry.

c) No obstante alguna otra prescripción de este Reglamento, no se requiere un suministro alterno de energía eléctrica para el radar meteorológico de a bordo.

121.358 Requisitos de equipos para sistema de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear).

a) Aviones fabricados después de 02-enero-91. Ninguna persona puede operar un avión impulsado por motores de turbina fabricado después del 02-enero-91, a menos que esté equipado con un sistema de guía de vuelo y alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud (wind shear), un sistema de detención y prevención, o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

b) Aviones fabricados antes del 03-enero-91. Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, después del 02-enero-91 ninguna persona debe operar un avión impulsado por motores de turbina fabricada antes del 03-enero-91, a menos que éste cumpla con uno de los siguientes requisitos, como sea aplicable:

1) Las marcas/modelos/series listados más abajo deben, estar equipados con un sistema de guía de vuelo y una alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención, o una combinación aprobada de esos dos sistemas:

i) A-300-600;

ii) A-310-todas las series;

iii) A-320-todas las series;

iv) B-737-300,400 y 500 series;

v) B-747-400;

Prohibida su Reproducción

vi) B-757-todas las series;

vii) B-767-todas las series;

viii) F-100-todas las series;

ix) MD-11-todas las series; y

x) MD-80 series equipados con un EFIS y una computadora de guía de vuelo digital Honeywell-970.

2) Todos los otros aviones impulsados por motores a turbina, no listados arriba deben ser equipados, como mínimo con un sistema aprobado de alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención de viento cortante en vuelo (wind shear). No obstante esos aviones pueden ser equipados con un sistema de guía de vuelo y alarma de alerta de cortante de vientos a baja altitud, un sistema de detención y prevención de viento cortante en vuelo, un sistema de detección y escape en vuelo o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

c) No aplica a la fecha.

d) Definiciones. Para el propósito de esta sección se aplican las siguientes definiciones:

1) Un avión impulsado por motores de turbina: Incluye por ejemplo turbofan, turboreactor, propfan y turbofan de alta derivación. La definición excluye específicamente a aviones con motores turbohélice;

2) Un avión es considerado "fabricado" en la fecha que los registros de inspección de aceptación reflejan que el avión esté terminado y cumple con los datos de diseño de Tipo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

121.359 Registrador de voces de cabina de vuelo.

1. Los siguiente requisitos especificados por la autoridad de aviación civil aplican:

a) Cada registrador de voces en la cabina requerido por las reglas operacionales de este capitulo debe ser aprobado e instalado de modo tal que registre los datos siguiente:

1) Las comunicaciones de voces transmitidas y recibidas desde el radio del avión.
2) Las comunicaciones de voces de los tripulantes en la cabina de vuelo.
3) Las comunicaciones de voces de los tripulantes de la cabina cuando utilizan el sistema de intercomunicadores (interfono)
4) Voces o señales de audio que identifiquen ayudas a navegación o la aproximación introducida en un audífono o bocinas

Prohibida su Reproducción

5) Comunicaciones de voces de la tripulación de vuelo cuando hagan uso del sistema de altavoces de los pasajeros, si hay un sistema y que si un cuarto canal está disponibles de acuerdo a los requerimientos del párrafo (c) (4) (ii) de esta sección.

b) Los registradores requeridos en el párrafo (a) (2) de esta sección al ser instalado en la cabina de mando de modo que el microfono quede en un área localizada que permita la mejor localización para registrar las comunicaciones de voces en los puestos de mando entre el capitán y el copiloto y otro miembro de la tripulación de la cabina de mando en su puesto. El micrófono debe estar localizado de modo que si es necesarios, los pre amplificadores y filtros del registrador deben ser ajustado de modo que cuando existan ruidos en la cabina su inteligibilidad sea tan alta como sea practicable al ser reproducida las comunicaciones de voces de la cabina.

c) Cada registrador de voces de la cabina debe ser instalado de modo tal que las comunicaciones o señales de audio especificado en el párrafo (1) (a) de esta sección sea obtenido desde cualquier dispositivo que está registrado en un canal separado de las manera siguiente:

1) Para el primer canal, cada ruido, mascara, micrófono de mano, audífonos, o bocinas utilizadas en la posición del capitán
2) Para el segundo canal, cada ruido, mascara, micrófono de mano, o bocina utilizados en la posición del primer oficial.
3) Para el tercer canal, desde el área de micrófono instalado en el área de la cabina.

4) Para el cuarto canal, desde:

i) Cada ruido, mascara, micrófono de mano, audífono, o bocina utilizadas en el puesto de un tercer o cuarto miembro de la tripulación
ii) Si las posiciones especificadas en el párrafo (c) (4) (i) de esta sección no son requeridos o si la señal no es captada por otro canal cada micrófono en la cabina de vuelo que es utilizado con el sistema de altavoces de los pasajeros, si esa señales no son captadas por otro canal.

5) En lo que sea practicable todos los sonidos recibidos de un micrófono señalado en los párrafos (c) (1), (2) y (4) debe ser registrado sin tomar en cuenta una interrupción del interruptor de la posición del irterfono-transmisor. El diseño debe asegurar que los tonos laterales son producido por la tripulación solamente cuando el interfono, sistema de avión al pasajero, o transmisiones de radio son realizadas

e) Ninguna persona debe operar un avión multimotor impulsado por motores de turbina, con una capacidad de 20 a 30 asientos de pasajeros, a menos que esté equipado con un registrador de voces aprobado en la cabina de vuelo; que

f) En cumplimiento con esta sección se puede usar un registrador de voces de cabina que tenga un borrador de cinta de modo que en cualquier momento de la operación del registrador, la información grabada puede ser borrada o eliminada de otra forma, siempre que los últimos 30 minutos de grabación permanezcan inalterados:

Prohibida su Reproducción

1) Esté instalado cumpliendo los requisitos establecidos por la autoridad de certificación;

2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de comprobación antes del vuelo hasta el final de la lista al término del vuelo.

g) Para aquellos aviones equipados para registrar sin interrupción las señales auditivas por un micrófono de máscara o equipo de auriculares con micrófono incorporado, se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo utilicen el mismo por debajo de los 18,000 pies de altitud.

h) En el caso de un incidente o accidente, que resulte en la terminación del vuelo que requiera inmediata notificación a la Autoridad de Aviación Civil, el titular del certificado deberá guardar la información registrada, por lo menos 60 días o si es requerido por la Autoridad de Aviación Civil por un período más largo.
La información obtenida de los registros se usa para ayudar en la determinación de la causa de accidentes o incidentes, en conexión con las investigaciones bajo el Reglamento de la Autoridad de Aviación Civil.
La Autoridad de Aviación Civil no puede usar el registro con ninguna finalidad de penalidad civil o acción contra el titular del certificado.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS). Desviación de la pendiente de planeo.

a) Ninguna persona debe operar un avión grande impulsado por motores a turbina, a menos que esté equipado con un sistema de alerta de proximidad a tierra que cumpla los requisitos de rendimiento (performance) y protección ambiental de la OTE-C92 ó incorpore un equipo de alerta de proximidad a tierra bajo OTE aprobado.

b) Para un sistema de alerta de proximidad con la tierra (GPWS), requerido en esta sección el manual de vuelo del avión debe contener:

1) Procedimiento apropiado para:

i) El uso del equipo;

ii) Acción apropiada de la tripulación de vuelo con respecto al equipo;

iii) Proceso de activación para anomalías y condiciones de emergencia planeada;

iv) Inhibición del modo 4 de alerta basado en posición de los flaps que no sea en configuración de aterrizaje si el sistema incorpora un modo 4 de control de inhibición de los flaps; y

2) Un listado de todas las fuentes de entrada (eléctricos) que deban estar operando.

c) Para el sistema de alerta de proximidad a tierra requerido por esta sección, el manual de vuelo del avión tiene que contener:

1) Procedimientos apropiados para:

i) El uso del equipo;

ii) Apropiada operación del equipo por parte de la tripulación de vuelo;

iii) Desactivación por planeado anormal y condición de emergencia;

iv) Inhibición de avisos de modo 4 basados en flaps estando en una configuración distinta a la de aterrizaje si el sistema incorpora un control de inhibición de aviso de flap modo 4.

2) Una reseña de todas las fuentes de entrada que deban estar operando.

d) Ninguna persona debe desactivar un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección excepto en conformidad con el procedimiento contenido en el manual de vuelo del avión.

e) Siempre que un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección es desactivado, una anotación tiene que ser hecha en el registro (record) de mantenimiento del avión que incluya la fecha y hora de desactivación.

f) Ninguna persona debe operar un avión grande impulsado por motores de turbina, a menos que esté equipado con un sistema de alerta de la desviación de aproximación a tierra, pendiente de planeo, que satisfaga el rendimiento (performance) y normas ambientales contenidas en OTE-C92b ó incorpore un equipo de alerta de aproximación a tierra desviación de la pendiente de planeo con OTE aprobada.

g) Ninguna persona debe operar un avión impulsado por motores de turbina equipado con un sistema requerido en el párrafo (f) de esta sección, que incorpore un equipo que satisfaga el rendimiento (performance) y normas ambientales de la OTE-C92b ó está aprobado bajo una OTE, usando otra cosa distinta que la envolvente de aviso 1 ó 3 para los modos de aviso 1 y 4.

Sección "L" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

121.361 Aplicabilidad.

a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) esta sección establece requisitos para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para todos los titulares del certificado.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede enmendar las especificaciones de operaciones del titular del certificado para permitir la desviación de aquellas provisiones de esta sección que podrían impedir el retorno al servicio y el uso de componentes de estructura, motores, repuestos y/o partes de recambio, que hayan sido mantenidos, alterados o inspeccionados por personas empleadas fuera de la República Dominicana, que no posean licencias o habilitaciones otorgadas por la Autoridad de Aviación Civil. Todo titular del certificado que use partes según esta desviación debe establecer un sistema de supervisión de las instalaciones y prácticas que aseguren que todo el trabajo realizado en estas partes, se haya efectuado de acuerdo con el manual del titular del certificado.

121.363 Responsabilidad de la aeronavegabilidad.

a) Todo titular del certificado es responsable absoluto de:

1) La aeronavegabilidad de su avión, incluyendo estructuras de avión, motores de avión, hélices, accesorios y partes de éstos; y

2) La realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de sus aviones, incluyendo estructuras de aviones, motores de aviones, hélices, componentes, equipos de emergencia y partes de estos, de acuerdo con su manual de procedimiento de mantenimiento y las reglas dadas por este Reglamento.

b) El titular del certificado puede hacer acuerdos con otra persona para la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones. No obstante, esto no exime al titular del certificado de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta sección.

121.365 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Todo titular del certificado que ejecuta su propio mantenimiento, aparte de las inspecciones de puntos (ítems) requeridos (RII), mantenimiento preventivo o alteraciones y toda persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de esos trabajos, debe tener una organización adecuada para efectuar el trabajo.

b) Todo titular del certificado que ejecute cualquiera de las inspecciones requeridas por su manual de acuerdo con 121.369 (b)(2) y (3) de esta sección, referida como "inspecciones requeridas" (RII) y toda persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo.

Prohibida su Reproducción

c) Toda persona que ejecute los puntos (ítems) de inspecciones (RII), en el manual de procedimiento de mantenimiento, organizará la ejecución de las funciones separadamente de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. Esta separación estará bajo el nivel de control administrativo en el cual la responsabilidad total para las funciones de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, son ejercidas, (control de calidad).

121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

Todo titular de certificado tendrá un programa de inspección como esta definido en el RAD 91.409 (e)(f)(1), de este Reglamento y un programa que cubra el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que asegure que:

a) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones efectuado por él o por otras personas contratadas, sean efectuados de acuerdo con el manual de procedimiento de mantenimiento del titular de certificado.

b) Que tenga personal competente, medios y equipos adecuados para la ejecución correcta de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones; y

c) Todo avión retornado al servicio esté en condiciones aeronavegable y se haya mantenido correctamente para que opere según este RAD.

121.369 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.

a) El titular del certificado debe establecer en su manual un diagrama o descripción de su organización de mantenimiento (organigrama) requerido por 121.365 y una lista de las personas con quienes él ha acordado la ejecución de cualquiera de sus inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de ese trabajo.

b) Este manual debe contener los programas requeridos en 121.367 que debe ser seguido en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de los aviones que opere el titular del certificado incluyendo estructuras de aviones, motores de aviones, hélices, accesorios, equipo de emergencia y parte de ellos y debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) El método de ejecución de mantenimiento de rutina y no-rutina, aparte de las inspecciones requeridas, mantenimiento preventivo y alteraciones;

2) La designación de los puntos (ítems) de inspección requerida incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente o si se usan materiales o partes incorrectas, podrían dar como resultado fallas, mal funcionamiento o desperfectos que pongan en peligro la operación segura del avión;

3) El método de ejecución de las inspecciones requeridas y una designación por título ocupacional del personal autorizado a efectuar toda inspección requerida (RII);

4) Los procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (buy back procedures);

5) Procedimientos estándar, patrones y límites necesarios para la aceptación o rechazo de los puntos (ítems) de inspecciones requeridas y para inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba;

6) Procedimientos para asegurar que se efectúe todos los puntos (ítems) de inspecciones requeridas (RII);

7) Instrucciones para evitar que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo;

8) Instrucciones y procedimientos para evitar que la decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección requerida (RII) sea anulada por otras personas que no sean del personal de supervisión de la unidad de inspección o una persona a ese nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad total para el manejo de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

9) Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas (RII) otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que no terminan a causa de cambios de turno o interrupciones de trabajo sean completadas correctamente antes que el avión sea retornado al servicio.

c) Todo titular de certificado debe incluir en su manual un sistema adecuado el cual pueda incluir un sistema codificado, que provea la obtención y conservación de la siguiente información de una manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil:

1) Una descripción o referencia con datos aceptables para la Autoridad de Aviación Civil de los trabajos realizados;

2) El nombre y la licencia de la persona que ejecuta el trabajo; y

3) El nombre y licencia de quien aprobó el trabajo.

d) Para el propósito de esta sección, el titular del certificado debe preparar este manual conteniendo la información de mantenimiento e instrucciones en forma impresa u otra forma aceptable para la Autoridad de Aviación Civil, en idioma español.

121.371 Personal de inspección requerido.

a) Ninguna persona debe ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas (RII), a menos que ella esté apropiadamente certificada, según el RAD 65 de este Reglamento, correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerlo.

b) Ninguna persona debe permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII), a menos que en ese período la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

c) Ninguna persona debe efectuar una inspección requerida (RII), si él mismo efectuó el trabajo requerido a ser inspeccionado.

d) Todo titular de certificado mantendrá o determinará que toda persona con quien él acuerde efectuar inspecciones requeridas, mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por nombre, cargo ocupacional y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar. El titular del certificado o persona con quien él acuerde para efectuar las inspecciones requeridas, deben dar información escrita a toda persona así autorizada, describiendo el alcance de sus responsabilidades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la Autoridad de Aviación Civil cuando ésta la requiera.

121.373 Análisis y vigilancia continua.

a) Todo titular del certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y los programas que cubran otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas, sin considerar si aquellos programas son cumplidos por el titular del certificado o por otra persona.

b) Toda vez que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que uno o ambos programas descriptos en el párrafo (a) de esta sección no contengan los procedimientos o normas adecuadas para cumplir con los requisitos de esta sección, el titular del certificado debe luego de ser notificado por la Autoridad de Aviación Civil, realizar en esos programas los cambios que sean necesarios para cumplir esos requisitos.

c) Un titular de certificado puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil para que reconsidere la notificación para hacer cambio en un programa. La petición debe ser enviada por escrito a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días después que el titular del certificado recibe la notificación. Excepto en un caso de una acción inmediata debido a una emergencia que se requiera en interés de la seguridad el envío de la petición diferirá la notificación de cambio, pendiente de la decisión de la Autoridad de Aviación Civil.

121.375 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Todo titular del certificado o persona que realice funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para el titular del certificado deberá tener un programa de instrucción para asegurar que toda persona incluyendo el personal de inspección que certifique la calidad del trabajo realizado, esté totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y equipos en uso y ser competente para efectuar esas tareas.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

En la República Dominicana todo titular del certificado o persona que efectúe funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo por él, debe ser relevado para que descanse de sus tareas por los períodos establecidos a toda persona según el Código de Trabajo.

121.378 Requisitos de licencia.

a) Toda persona que esté directamente a cargo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones y toda persona que realice las inspecciones requeridas debe estar certificada apropiadamente según lo establece el RAD 65, excepto si estos trabajos se efectúan en un taller aeronáutico certificado de acuerdo a los requisitos establecidos por el RAD 145 de este Reglamento.

b) Para los propósitos de esta sección, una persona "directamente a cargo", es aquella responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo" no necesita observar ni física ni directamente a todo trabajador constantemente pero debe estar disponible para consultas y toma de decisiones en los temas que requieren instrucciones o decisiones de mayor autoridad que la de la persona que esté realizando el trabajo.

c) En los talleres o centros de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su manual de procedimiento de mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben obligatoriamente reunir las condiciones apropiadas establecidas en el RAD 65, de modo tal que se encuentren habilitadas para retornar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

d) Toda persona que certifique que se ha completado un trabajo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración excepto inspecciones requeridas, debe estar certificada apropiadamente según lo establecido en el RAD 65.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Un titular del certificado puede realizar o contratar con otras personas para efectuar, mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones como está previsto en su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y su manual de procedimiento de mantenimiento. Además este titular puede efectuar esas funciones para otro titular del certificado siguiendo las instrucciones establecidas por el manual de procedimiento de mantenimiento del otro titular de certificado.

b) Un titular de certificado puede aprobar cualquier avión, estructura de avión, motor de avión, hélice o accesorio para retornar al servicio después de efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones según el párrafo (a) de esta sección.
No obstante, en el caso de una reparación mayor o alteración mayor el trabajo debe ser hecho según los manuales aprobados por la Autoridad de Aviación Civil.

121.380 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado debe mantener, usando el sistema especificado en su manual de procedimiento de mantenimiento los siguientes registros (records) por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (c) de esta sección:

1) Todos registros necesarios para demostrar que todos los requisitos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo a lo establecido en 121.709;

2) Registros que contengan la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la estructura del avión;

ii) El tiempo en servicio de motor y hélice;

iii) El estado actual de los componentes con vida límite de toda estructura, motor de avión, hélice, rotor y sus componentes;

iv) El tiempo desde la última revisión general de todo componente instalado en el avión que debe ser sometido a revisión general en base de un período de tiempo especificado;

v) La identificación del estado de inspección actualizado del avión incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cual se mantiene el avión y sus componentes;

vi) El estado actualizado de cumplimiento de la directiva de aeronavegabilidad aplicable incluyendo la fecha y métodos de cumplimiento y si la directiva

de la aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual la próxima acción debe realizarse;

vii) Un listado de alteraciones mayores y reparaciones mayores actualizado para toda estructura de avión, motor de avión, hélice, rotor y sus componentes.

b) Un titular de certificado no necesita consignar por escrito el registro (records) el tiempo total en servicio de un motor o hélice en un avión en categoría transporte que tiene una configuración mayor de 30 asientos para pasajeros o un avión no en categoría transporte con certificado de tipo anterior al 1^{ero} de enero del 1958, hasta lo siguiente, cual ocurra antes:

1) Marzo 20, 1997; ó

2) La fecha de la primera revisión general (overhaul) del motor o hélice, como sea aplicable, despues del 19 de enero 1996.

c) Todo titular de certificado debe retener los registros (records) requeridos por esta sección por los períodos de tiempo siguientes:

1) Excepto para los registros (records) de la última revisión general de toda estructura de avión, motor, hélice, rotor y componentes, los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección, deberán retenerse hasta que el trabajo sea repetido o substituido por otro trabajo o hasta tres (3) años después que el trabajo haya sido efectuado, lo que ocurra más tarde;

2) Los registros (records) de la última revisión general de toda estructura de avión, motor, hélice, rotor y sus componentes deben ser retenidos hasta que el trabajo sea sustituido por trabajos de alcance y detalle equivalentes;

3) Los registros (records) especificados en el párrafo (a.2) de esta sección serán retenidos y transferidos con el avión en el momento que la misma sea vendida.

d) El titular del certificado debe tener todos los registros (records) de mantenimiento requeridos por esta sección debidamente conservados, según se indica en esta sección y disponibles para su inspección por la Autoridad de Aviación Civil.

121.380a Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Todo titular de certificado que vende un avión matriculado en la República Dominicana, transferirá al comprador, en el momento de venta, los siguientes registros (records) de ese avión escritos en lenguaje corriente o en forma codificada a elección del comprador, si el formulario codificado provee para la preservación y obtención de la información de una manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil:

a) El registro especificado en 121.380 (a)(2) de esta sección.

b) Los registros (records) especificados en 121.380 (a)(1) de este RAD, que no estén incluidos en los registros (records) cubiertos por el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor mantener la custodia física de tales registros (records). No obstante la custodia de los registros (records) del vendedor no libera al comprador de su responsabilidad según el párrafo 121.380 (c) de este RAD, para tener los registros (records) disponibles para su inspección por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "M" - Requisitos para la Tripulación y Personal Técnico Aeronáutico

121.381 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos del personal aeronáutico y la tripulación de vuelo para todos los titulares de certificado.

121.383 Personal técnico aeronáutico: Limitaciones del uso de sus servicios.

a) Ningún titular de certificado, debe usar una persona como personal aeronáutico, tampoco ninguna persona puede servir como personal aeronáutico, sin que esa persona:

1) Posea una licencia actualizada y apropiada de personal técnico aeronáutico y certificado médico requerido por la Autoridad de Aviación Civil;

2) Tenga la licencia actualizada y apropiada de personal técnico aeronáutico y el certificado medico en su posesión mientras este desempeñando las funciones prescritas en este RAD;

3) Que esté calificado y habilitado para desempeñar las funciones en las cuales va a ser utilizado.

b) Todo el personal aeronáutico que este bajo el párrafo (a)(2) de esta sección, tendrá que presentar sus certificados para inspección al momento que la Autoridad de Aviación Civil lo requiera.

c) Ningún titular de certificado debe usar los servicios de una persona como piloto de un avión operando bajo las reglas de este RAD, si esa persona ha cumplido 60 años de edad. Ninguna persona puede servir como piloto de un avión operando bajo las reglas de este RAD, si ha cumplido 60 años de edad.

121.385 Composición de la tripulación de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe operar un avión con menos de la tripulación mínima requerida por el certificado de aeronavegabilidad o por el manual de vuelo del avión aprobado para ese tipo de avión y la tripulación mínima requerida por este RAD, para la clase de operación que se esté conduciendo.

b) En caso de que este RAD requiera la ejecución de dos o más funciones para las cuales se necesite una licencia de personal aeronáutico, este requisito no se satisface con la ejecución de funciones múltiples al mismo tiempo por una sola persona.

c) La tripulación mínima de pilotos se aplica:

1) Operaciones de aerolínea doméstica: Si una aerolínea doméstica está autorizada a operar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), la tripulación mínima de

pilotos es de dos (2) pilotos y la aerolínea debe designar un piloto, como piloto al mando y el otro segundo al mando;

2) Operaciones de aerolíneas internacionales: Si una aerolínea internacional está autorizada a operar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), la tripulación mínima de pilotos es de dos (2) pilotos y la aerolínea debe designar un piloto, como piloto al mando y el otro segundo al mando;

3) Operadores comerciales: En la operación de un operador comercial, la tripulación mínima de pilotos es de dos (2) pilotos y el explotador comercial debe designar un piloto como piloto al mando y el otro segundo al mando.

d) Ningún titular de certificado debe operar un avión sin tener un tripulante de vuelo que posea una licencia de ingeniero de vuelo actualizada cuando un ingeniero de vuelo es:

1) Requerido para completar la tripulación mínima de vuelo como está determinado en los requisitos de certificación de tipo del avión;

2) Requerido en cualquier parte de este Reglamento.

e) En todo vuelo que requiera un ingeniero de vuelo, por lo menos un tripulante de vuelo que no sea el ingeniero de vuelo, debe estar calificado para ejecutar las funciones en emergencia del ingeniero de vuelo para la segura terminación del vuelo en caso de que el ingeniero de vuelo se lesione o de otro modo se incapacite. Un piloto no necesita poseer una licencia de ingeniero de vuelo para ejercer las funciones de ingeniero de vuelo en tal situación.

121.387 Ingeniero de vuelo.

Ningún titular de certificado debe operar un avión para la cual un certificado de Tipo fue expedido antes de 2 de enero de 1964, teniendo un peso de despegue máximo certificado de más de 80,000 libras sin un tripulante titular de una licencia válida de ingeniero de vuelo.

Para todo avión con certificado de Tipo expedido después de 1 de enero de 1964, los requisitos para un ingeniero de vuelo están determinados bajo los requisitos de certificación de tipo de ese avión.

121.389 Equipos especializados de navegación aérea.

a) Ningún titular de certificado debe operar un avión, cuando su posición no puede ser confiablemente determinada en período mayores de una hora sin tener:

1) Medios especializados de navegación aprobados de acuerdo con la sección 121.355 que permite la determinación confiable de la posición del avión por cualquiera de los pilotos sentados en sus puestos de servicio.

b) Operaciones donde el equipo de navegación especializado es requerido, estas deben estar prescritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

121.391 Auxiliares de a bordo (AA) o Tripulantes de Cabina.

a) Todo titular de certificado debe proveer el siguiente número de auxiliares de a bordo o tripulantes de cabinas en todo avión que transporte pasajeros:

1) Para aviones que tengan una capacidad de más de 19 asientos, pero menos de 51, un (1) auxiliar de a bordo o tripulantes de cabinas;

2) Para aviones que tengan una capacidad de más de 50 asientos, pero menos de 101, dos (2) auxiliares de a bordo o tripulantes de cabinas;

3) Para aviones que tengan una capacidad de más de 100 asientos de pasajeros, dos (2) auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina más un (1) auxiliar de a bordo o tripulante de cabina adicional por cada unidad o parte de unidad, de cada 50 asientos de pasajeros por encima de la capacidad de 100 asientos de pasajeros.

b) Si al momento de conducir la demostración de evacuación de emergencia requerida en 121.291 (a) el titular de certificado utilizó en esa demostración un número mayor de auxiliares de a bordo o tripulantes de cabinas que los requeridos por el párrafo (a) de esta sección, mayor que la requerida de acuerdo a la máxima capacidad de asientos del avión, el titular no podrá despegar ese avión:

1) Con el avión en su máxima ocupación de pasajeros, usando menos auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina, que el número usado cuando el titular demostró la evacuación de emergencia;

2) Con una reducción en la ocupación de pasajeros con relación a su máxima capacidad se debe tener a bordo los auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina requerido por el párrafo (a) de esta sección más el número de auxiliares de cabina usados durante la demostración de la evacuación de emergencia que estaban en exceso de los requeridos por el párrafo (a) de esta sección.

c) El número de auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina aprobado por los párrafos (a) y (b) de esta sección debe estar prescrito en las especificaciones de operaciones del titular de certificado.

d) Durante el aterrizaje y despegue, los auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina requeridos por esta sección, deben estar situados tan cerca como sea posible a las salidas de emergencia del nivel del piso requerido y estar uniformemente distribuidos por todo el avión en condición de proporcionar la salida más efectiva de los pasajeros en caso de una evacuación de emergencia. Durante el carreteo, los auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina requeridos por esta sección deben permanecer en sus respectivos puestos de servicio con los cinturones de seguridad y arneses abrochados, excepto para desempeñar sus deberes relacionados con la seguridad del avión y sus ocupantes.

e) En paradas donde los pasajeros permanecen a bordo de la aeronave y prosiguen en la misma aeronave hacia otro destino (tránsito), todo titular de certificado debe proporcionar y mantener a bordo de la aeronave durante esa parada por lo menos la mitad de los auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina, como está prescrito en el párrafo (a) de esta sección o el mismo número de otro personal que esté calificado en los procedimientos de evacuación de emergencia para tal aeronave como se requiere en 121.417, siempre que esas personas estén identificadas con los pasajeros.

Estos tripulantes deben estar uniformemente distribuidos por todo el avión en condición de proporcionar la salida más efectiva de los pasajeros en caso de una evacuación de emergencia. En caso de que haya un solo auxiliar a bordo o trpulante de cabina de la aeronave, esa persona estará situada de acuerdo con los procedimientos de operación de la aerolínea aprobados por la Autoridad de Aviación Civil. Durante tales paradas, cuando la cantidad de auxiliares de cabina es menor que la requerida por el párrafo 121.451 (a), el titular del certificado debe asegurarse de que los motores del avión estén apagados y por lo menos una salida de emergencia desde el nivel de piso permanece abierta durante la parada y que dicha salida de emergencia esté adecuada para el desembarque de los pasajeros.

121.393 Requisitos de tripulantes en parada intermedia de ruta, cuando los pasajeros permanecen a bordo.

En las paradas donde los pasajeros permanecen a bordo, el titular de certificado debe cumplir con los siguientes requisitos:

a) En todo avión el cual no requiera de un auxiliar de a bordo o tripulante de cabina según el 121.391 (a), el titular del certificado debe asegurarse que una persona la cual es calificada en procedimientos de evacuación de emergencia del avión, requerida en 121.417 y quien está identificada con los pasajeros deberá permanecer:

1) A bordo del avión; o

2) Cerca del avión, en una posición adecuada para vigilar la seguridad de los pasajeros; y:

i) Los motores del avión estén detenidos; y

ii) Por lo menos una salida a nivel del piso permanezca abierta para proveer la salida de los pasajeros.

b) En todo avión para el cual auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina son requeridos por 121.391 (a) si el número de auxiliares permaneciendo en el avión es menor que el requerido por 121.391(a) el titular del certificado debe cumplir con siguientes requisitos:

1) El titular del certificado debe asegurarse que:

i) Los motores del avión están detenidos;

ii) Por lo menos una salida al nivel del piso permanece abierta para permitir que los pasajeros desembarquen; y

iii) El número de auxiliares de cabina a bordo es por lo menos la mitad del número requerido por 121.391 (a), redondeado hacia abajo al próximo número menor en caso de fracciones pero nunca menos de uno.

2) El titular del certificado puede utilizar otras personas calificadas en procedimientos de evacuación de emergencia para ese avión como es requerido en 121.417 si esas personas son identificadas con los pasajeros;

3) Si solamente un auxiliar de a bordo o tripulante de cabina u otra persona calificada está a bordo durante una parada, ese auxiliar de a bordo u otra persona calificada debe estar situada de acuerdo con los procedimientos de operación del titular del certificado aprobados por la Autoridad de Aviación Civil. Si más de un auxiliar de a bordo u otra persona calificada esta a bordo, los auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina u otra persona calificada deben estar divididas a través de la cabina para proveer la asistencia más efectiva para la evacuación en caso de una emergencia.

121.395 Despachadores de aeronaves (EOV): Explotadores de aerolíneas domésticas e internacionales.

Las aerolíneas domésticas e internacionales deben tener suficientes despachadores de aeronave, calificados en todo centro de despacho para asegurar un control operacional adecuado de todo vuelo.

121.397 Emergencias y tareas en una "evacuación de emergencia".

a) Todo titular de certificado debe, para todo tipo y modelo del avión, asignar a los tripulantes de acuerdo a su categoría, como sea apropiado, las funciones necesarias que se requiere ejecutar en caso de una emergencia o una situación que requiera una evacuación de emergencia. El titular del certificado debe demostrar que tales funciones son realistas y pueden ser prácticamente efectuadas y cumplirán con cualquier emergencia razonablemente anticipada incluyendo la posible incapacidad de un tripulante o la imposibilidad de alcanzar la cabina de pasajero motivado a un desplazamiento de la carga al operar un avión en configuración de carga y pasajeros.

b) El titular del certificado debe describir en su manual las funciones de todo los miembros de la tripulación (tripulantes) de acuerdo a su categoría bajo el párrafo (a) de esta sección.

Sección "N" - Programa de Entrenamiento

121.400 Aplicabilidad y términos usados.

a) Esta sección prescribe los requisitos aplicables a todos los titulares de certificado para establecer y mantener un programa de entrenamiento para la tripulación de vuelo, despachadores de aviones y personal de operaciones, para la aprobación y uso de los dispositivos de entrenamiento en la conducción del programa.

b) Para el propósito de esta sección, los grupos de aviones son como siguen:

Grupo I: Aviones impulsados por hélices que incluyen:

i) Motores recíprocos (pistón);

ii) Turbo-Hélice.

Grupo II: Aviones con motores de turbina (turbo jet).

1) Entrenamiento inicial: Es el entrenamiento requerido a miembros de tripulación y despachadores que no han sido calificados ni han prestado servicio en su capacidad en aviones del mismo grupo;

2) Entrenamiento de transición: Es el entrenamiento requerido para miembros de tripulación y despachadores que han sido calificados y han servido en su capacidad en otros aviones del mismo grupo;

3) Entrenamiento para ascenso: Es el entrenamiento requerido para tripulantes que han sido habilitados y han servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en un tipo de avión antes de servir en las funciones de piloto al mando o segundo al mando, respectivamente en ese tipo de avión;

4) Entrenamiento de diferencias: Es el entrenamiento requerido para miembros de tripulación y despachadores que han sido habilitados y han servido en un tipo de avión, cuando la Autoridad de Aviación Civil encuentre que es necesario entrenamiento por las diferencias existentes por la variedad que existe en el mismo tipo de avión. Los tripulantes antes de ejercer sus funciones en ese avión deben cumplir con un entrenamiento sobre esas diferencias;

5) Horas programadas: Las horas de entrenamiento prescrita en esta sección puede ser reducidas por la Autoridad de Aviación Civil cuando el titular de certificado demuestre las circunstancias que justifiquen la reducción de horas;

6) En vuelo: **Se refiere a maniobras**, procedimientos o funciones que deben ser conducidas **en el avión.**

121.401 Programa de entrenamiento: Generalidades.

a) Todo titular de certificado de explotación de servicios de transporte aerocomercial deberá:

1) Establecer la obtención de la aprobación inicial como final y proveer un programa de entrenamiento que cumpla con los requisitos de esta sección así como los Apéndices "E" y "F" que asegure que todo miembro de la tripulación de vuelo, despachador de aeronaves, instructor de vuelo, chequeador designado por la empresa, y toda persona a la cual se le haya asignado funciones en el transporte y manejo de mercancías peligrosas, materiales magnetizados, estén adecuadamente entrenados para ejecutar los deberes a que fueron asignados.

2) Proveer instalaciones adecuadas para el entrenamiento de tierra y de vuelo e instructores de tierra y de vuelo apropiadamente calificados para el entrenamiento requerido en esta sección;

3) Proveer y mantener vigente en todo tipo de avión, si es aplicable la variación particular de ese tipo de avión, material de entrenamiento apropiado, exámenes, formularios, instrucciones y procedimientos para uso en el entrenamiento y chequeos requeridos en este RAD; y

4) Proveer suficientes instructores de vuelo, instructores de simuladores y técnicos aeronáutico chequeadores, aprobados para conducir el entrenamiento de vuelo requerido y chequeos de vuelo y cursos de entrenamiento de simulador, permitidos bajo este RAD.

b) En cualquier momento que a un tripulante o despachador de aeronave le es requerido tomar entrenamiento recurrente, un chequeo de vuelo o un chequeo de competencia, si toma el chequeo o completa el entrenamiento en el mes calendario antes o después del mes calendario en el cual ese entrenamiento o chequeo le es requerido, se le considera que ha obtenido o completado el entrenamiento en el mes calendario que originalmente le correspondía.

c) Todo instructor, supervisor o técnico aeronáutico chequeador responsable por el entrenamiento en tierra de una materia en particular, un segmento de un vuelo de entrenamiento, curso de entrenamiento, chequeo de vuelo o chequeo de competencia bajo este RAD, debe certificar en cuanto a la proficiencia y conocimiento de ese tripulante, despachador, instructor de vuelo o técnico aeronáutico chequeador que haya tomado y completado ese entrenamiento o chequeo. Cuando la certificación requerida por este párrafo es hecha por una entrada en un sistema de mantenimiento de registro (record) computarizada, el instructor que certifica, supervisor o técnico aeronáutico chequeado debe ser identificado con esa entrada. Sin embargo, la firma del instructor certificador, supervisor o técnico aeronáutico chequeador no es requerida en entradas computarizadas.

d) Materias de entrenamiento aplicables a más de un avión o posición de tripulante y que hayan sido completadas satisfactoriamente en conexión con entrenamientos anteriores para aviones u otra posición de tripulante, no tendrán que ser repetidas durante entrenamientos subsiguientes.

e) Una persona que progrese exitosamente a través de un entrenamiento de vuelo o que es recomendado por su instructor o un piloto chequeador y que complete exitosamente el chequeo de vuelo apropiado efectuado por la Autoridad de Aviación Civil o por un piloto chequeador, no tendrá que completar las horas de entrenamiento de vuelo programadas para el avión en particular. Sin embargo, en cualquier momento que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que el 20% de los chequeos de vuelo efectuados durante los seis meses previos señalados bajo este párrafo son insatisfactorios, este párrafo no debe ser usado por el titular del certificado hasta que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que la efectividad del entrenamiento de vuelo ha sido mejorado.
En el caso de que el titular del certificado esté usando un curso de entrenamiento permitido en 121.409 (c), la Autoridad de Aviación Civil puede requerir las horas programadas para el entrenamiento en vuelo en parte o completas, hasta que se encuentre que la efectividad del entrenamiento de vuelo ha mejorado como está previsto en el párrafo (e) de esta sección.

121.403 Programa de entrenamiento: Curriculum.

a) Todo titular de certificado debe preparar y mantener actualizado un curriculum de su programa de entrenamiento para todo tipo de avión referente a despachadores y todo tripulante requerido para ese tipo de avión. El curriculum debe incluir entrenamiento de vuelo y tierra requeridos en esta sección.

b) Todo curriculum de entrenamiento debe incluir:

1) Una lista de las materias principales para entrenamiento de tierra, incluyendo materias de entrenamiento para emergencia;

2) Una lista de todos los equipos de entrenamiento, maquetas, entrenadores de sistema, entrenadores de procedimientos u otras ayudas de instrucción que el titular de certificado usara para el entrenamiento;

3) Descripciones detalladas o exposiciones gráficas de las maniobras normales, anormales y de emergencia, aprobadas que serán ejecutadas durante toda fase del entrenamiento de vuelo o chequeo de vuelo, indicando esas maniobras, procedimientos y funciones que han de ejecutarse durante los entrenamientos de vuelo y chequeo de vuelo;

4) Una lista de simuladores de avión u otros equipos de entrenamiento aprobados bajo 121.407, incluyendo aprobación de maniobras particulares, procedimientos o funciones;

5) Las horas programadas de entrenamiento que serán implementadas en toda fase del entrenamiento;

6) Una copia de toda declaración expedida por la Autoridad de Aviación Civil en virtud de lo en 121.405 (d) para la reducción de las horas programadas para entrenamiento.

121.404 Tripulantes y despachadores, entrenamiento de manejo de recursos, (C.R.M.) (D.R.M.).

Ningún titular de certificado debe usar una persona como tripulante de avión, a menos que esa persona haya completado un entrenamiento inicial de manejo de recursos de tripulantes (C.R.M.) o manejo de recursos de despachadores (D.R.M.) como sea aplicable con ese titular de certificado o con otro titular de certificado.

121.405 Programa de entrenamiento y su revisión: Aprobación inicial y final.

a) Para obtener aprobación de un programa de entrenamiento o la revisión de un programa de entrenamiento aprobado, todo titular de certificado debe remitir a la Autoridad de Aviación Civil:

1) Una descripción del programa propuesto o revisión, incluyendo un plan del curriculum propuesto o revisado, que contenga suficiente información para la evaluación preliminar del programa de entrenamiento propuesto o programa de entrenamiento revisado; y

2) Información adicional que pueda ser requerida por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Si el programa de entrenamiento propuesto o revisión cumple con esta sección, la Autoridad de Aviación Civil expedirá por escrito la aprobación inicial y después de esto el titular de certificado puede efectuar el entrenamiento de acuerdo al programa aprobado. La Autoridad de Aviación Civil luego evalúa la efectividad del programa de entrenamiento y recomienda al titular del certificado las deficiencias que deben ser corregidas, si las hay.

c) La Autoridad de Aviación Civil expide la aprobación final del programa de entrenamiento o revisión si el titular del certificado demuestra que el entrenamiento conducido bajo la aprobación inicial señalada en el párrafo (b) de esta sección asegura que toda persona que complete el entrenamiento exitosamente es entrenada adecuadamente para ejercer los deberes asignados.

d) Al expedir la aprobación inicial y final del programa de entrenamiento o revisiones, incluyendo reducciones de horas programadas especificados en esta sección, la Autoridad de Aviación Civil considera los equipos de entrenamiento, métodos y procedimientos listados en el curriculum del titular del certificado como es señalado en 121.403, que incrementa la calidad y efectividad del procedimiento de enseñanza y aprendizaje. Si la aprobación en la reducción de horas programadas para entrenamiento es expedida, la Autoridad de Aviación Civil informará por escrito al titular del certificado las razones de la aprobación.

e) Cuando la Autoridad de Aviación Civil encuentre que es necesario efectuar revisiones para la continuación adecuada del programa de entrenamiento, al cual se le ha expedido una aprobación final, el titular del certificado debe luego de ser notificado por la Autoridad de Aviación Civil, hacer los cambios en el programa que la Autoridad de Aviación Civil ha encontrado necesario efectuar.

El titular de certificado a partir de la fecha de recibir la notificación, tiene 30 días para depositar una petición solicitando que reconsideren la notificación efectuada por la Autoridad de Aviación Civil. La decisión de reconsiderar esta petición depende de la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo, si la Autoridad de Aviación Civil considera que hay una emergencia que requiere acción inmediata por intereses de seguridad en la transportación aérea, puede, luego de enviar una comunicación explicando las razones, requerir un cambio efectivo sin demora.

121.407 Programa de entrenamiento: Aprobación de simuladores de aviones y otros equipos de entrenamiento.

a) Todo simulador de avión y los equipos usados en los cursos de entrenamiento permitidos en 121.409, en chequeos requeridos bajo la sección "O" de este RAD, o como está permitido en los Apéndices "D" y "E" de este RAD; debe:

1) Ser aprobado específicamente para:

i) El titular del certificado;

ii) El tipo de avión y si aplica la variación particular dentro del tipo de avión, para el cual los entrenamientos o chequeos están siendo conducidos; y

iii) La maniobra en particular, procedimientos o funciones del tripulante.

2) Mantener la ejecución, cumplimiento y otras características que sean requeridas para la aprobación;

3) Ser modificado para conformar cualquier modificación al avión que se está simulando, que resulte en cualquier cambio de ejecución, función u otras características requeridas para la aprobación;

4) Se le efectúe un chequeo diario de prevuelo funcional antes de ser usado;

5) Mantener una lista de discrepancias diarias entradas y firmadas por un instructor o técnico aeronáutico chequeador apropiado, al final de todo vuelo de entrenamiento o chequeo.

b) Un simulador de un avión en particular u otro equipo de entrenamiento puede ser aprobado para uso por más de un titular de certificado.

c) Un simulador de un avión puede ser usado en lugar de un avión para satisfacer los requisitos en vuelo señalados en 121.405 y 121.441 y Apéndices "D" y "E" de este RAD, si el simulador cumple con los estándares requeridos.

121.409 Cursos de entrenamiento: Usando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento.

a) Cursos de entrenamiento utilizando simuladores de avión y otros equipos de entrenamiento, pueden ser incluidos en el programa de entrenamiento aprobado al titular del certificado para su uso como está prescrito en esta sección.

b) Un curso de entrenamiento en un simulador de avión puede ser incluido para uso como está prescrito en 121.441, si ese curso:

1) Provee por lo menos 4 horas de entrenamiento al piloto en los controles de un simulador de avión y también que incluya instrucciones apropiadas antes y después del entrenamiento;

2) Poseer entrenamiento en los procedimientos y maniobras señalados en el Apéndice "F" de este RAD; o:

3) Provee entrenamiento orientado a operaciones de línea que:

i) Utilice una tripulación completa;

ii) Incluya por lo menos las maniobras y procedimientos anormales y de emergencia que puedan ocurrir en operaciones de línea; y

iii) Que representen segmentos de vuelo apropiados o relacionados con las operaciones que están siendo conducidas por el titular de certificado.

4) Sea impartida por un técnico que cumpla con los requisitos aplicables en 121.411.

La terminación satisfactoria del curso de entrenamiento debe ser certificada por el técnico aeronáutico de la Autoridad de Aviación Civil o un técnico aeronáutico chequeador calificado.

c) Las horas de vuelo programadas en entrenamiento señalados en esta sección no aplican si el programa de entrenamiento para los tipos de aviones incluye:

1) Un curso de entrenamiento para piloto en un simulador de avión como está previsto en 121.424 (d); o

2) Un curso de entrenamiento para ingeniero de vuelo en un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento como está prescrito en 121.425 (c).

d) Toda línea aérea que debe cumplir con 121.358 de este RAD, debe emplear simulador de vuelo aprobado para todo tipo de avión en el curso de entrenamiento de todo piloto en el que por lo menos se consideren maniobras críticas a baja altura y situaciones críticas por corte de viento (wind shear) de acuerdo a lo establecido en 121.409 (b), 121.418, 121.424 y 121. 427 de este RAD.

Prohibida su Reproducción

121.411 Programa de entrenamiento: Calificaciones para instructores o chequeadores de aviones o simuladores de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona o ninguna persona puede ejercer las funciones de instructor de vuelo o piloto chequeador en un programa de entrenamiento establecido bajo esta sección, a menos que con respecto al tipo de avión en particular esa persona:

1) Posea la licencia de piloto correspondiente con las habilitaciones que debe poseer para poder ejercer la función de piloto al mando o ingeniero de vuelo, como sea apropiado, en las operaciones bajo este RAD;

2) Haya completado satisfactoriamente las fases apropiadas de entrenamiento para ese avión, incluyendo entrenamiento recurrente, que son requeridos para poder ejercer la función de piloto al mando o ingeniero de vuelo en operaciones bajo este RAD;

3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos de capacidad o de proficiencia que son requeridos a fin de que pueda ejercer como piloto al mando o ingeniero de vuelo en operaciones bajo este RAD;

4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento aplicables señalados en 121.413;

5) En el caso de un técnico aeronáutico chequeador, que ha sido aprobado para e avión y para ejercer las funciones de chequeador; y

6) Ser titular de un certificado médico de II Clase. Sin embargo los piloto chequeadores que hayan pasado de 60 años de edad o técnico aeronáutico que no posean un certificado médico apropiado no pueden servir como miembros de tripulación en operaciones, bajo este RAD.

b) Ningún titular de certificado debe usar a una persona, ni ninguna persona puede ejercer l función de instructor de simulador de vuelo para un curso de entrenamiento a ser impartido en u simulador de avión como está prescrito en 121.409 (b) al menos que esa persona:

1) Sea titular de una licencia de transporte de línea aérea (TLA); y

2) Haya completado satisfactoriamente para ser piloto chequeador o para l Autoridad de Aviación Civil, lo siguiente:

i) Entrenamiento de tierra inicial para piloto y entrenamiento de tierra par instructor de vuelo como está prescrito en el párrafo 121.413; y

ii) Un curso de entrenamiento de simulador de vuelo para el tipo de simulado del avión en el cual esa persona instruya como está prescrito en el párraf 121.409.

121.413 Entrenamiento inicial y de transición para pilotos chequeadores e instructores de vuelo.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para pilotos chequeadores debe incluir lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del piloto chequeador;

2) Regulaciones aplicables de la aviación civil y los procedimientos y política del titular de certificado;

3) Los métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para conducir los chequeos requeridos;

4) Evaluación apropiada de la eficiencia del piloto incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado e insuficiente;

ii) Características personales que podría afectar adversamente la seguridad.

5) La acción correctiva apropiada en caso de chequeos insatisfactorios;

6) Métodos, procedimientos y limitaciones aprobadas para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia en los aviones.

b) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para pilotos instructores de vuelo debe incluir lo siguiente:

1) Los principios fundamentales del proceso de enseñanza y aprendizaje;

2) Métodos y procedimientos de enseñanza;

3) La relación entre el estudiante y el instructor.

Sin embargo, los párrafos (b)(1), (2) y (3) de esta sección no serán requeridos para el titular de una licencia de instructor de vuelo.

c) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para pilotos chequeadores y pilotos instructores de vuelo debe incluir lo siguiente:

1) Suficiente entrenamiento en vuelo y practica en la conducción de chequeos de vuelo en las posiciones del piloto y copiloto en maniobras normales, anormales y de emergencia para asegurar su aptitud para ejercer los chequeos de vuelo del piloto y el entrenamiento de vuelo requerido por este RAD;

2) Las medidas de seguridad apropiadas que deben ser tomadas desde cualquier asiento de piloto para situaciones de emergencia que puedan suceder durante entrenamiento;

3) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inapropiadas no tomadas a tiempo durante el entrenamiento.

Los requisitos del subparrafo (2) y (3) podrán ser ejecutados en vuelo o en un simulador apropiado.

d) El entrenamiento inicial y de transición terrestre y de vuelo para ingeniero de vuelo y técnico aéreo chequeador debe ser adecuado para asegurar su capacidad en la ejecución de sus deberes asignados.

121.415 Requisitos de entrenamiento para tripulantes y despachadores.

a) Todo programa de entrenamiento debe proveer los siguientes entrenamientos terrestres como le sea apropiado a la asignación particular del tripulante o despachador:

1) Adoctrinamiento básico del entrenamiento de tierra para tripulantes nuevos o despachadores, incluyendo cuarenta (40) horas programadas de instrucción, a menos que sea reducida bajo la 121.405 ó como está prescrito en el párrafo 121.401 (d), por lo menos lo siguiente:

i) Responsabilidad y deberes de tripulantes o despachadores como sea aplicable;

ii) Disposición apropiada de las regulaciones de aviación civil.

iii) Contenido del certificado de explotación del titular de certificado especificaciones operacionales, no requerido para auxiliares de vuelo; y

iv) Porciones apropiadas del manual de operaciones del titular del certificado.

2) El entrenamiento de tierra inicial y de transición especificado en 121.419 hasta 121.422 como sea aplicable;

3) Entrenamiento de emergencia especificado en 121.417 (no requerido para despachadores).

b) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de vuelo especificado en 121.424 y 121.425 como sea aplicable.

c) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento recurrente de vuelo y terrestre como está previsto en 121.427.

d) Todo programa de entrenamiento debe proveer el entrenamiento de diferencias especificado en 121.418, si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que debido a las diferencias entre aviones del mismo tipo, operados por el titular del certificado, entrenamiento adicional es necesario para asegurar que todo tripulante y despachador sea entrenado adecuadamente para ejercer sus deberes asignados.

e) Entrenamiento para ascenso como está especificado en 121.419 y 121.424 para un tipo de avión en particular debe ser incluido en el programa de entrenamiento para tripulante que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en ese avión.

f) Materias particulares, maniobras, procedimientos o partes de ellos, especificados en 121.419 hasta 121.425 para entrenamientos de transición o de ascenso como sea aplicable, pueden ser omitidos o las horas programadas de instrucción de tierra o de entrenamiento en vuelo pueden ser reducidas, como está prescrito en 121.405.

g) En adición a los entrenamientos de diferencias, transición, recurrente, ascenso e iniciales todo programa de entrenamiento debe también proveer entrenamientos de tierra y de vuelo y prácticas como sean necesarias para asegurar que todo tripulante y despachador:

1) Permanezca adecuadamente entrenado y actualizado en su proficiencia con respecto a todo avión, tripulación, posición de tripulantes y tipo de operación en la cual él sirve; y

2) Califique en equipos nuevos, facilidades, procedimientos y técnicas, incluyendo modificaciones de aviones.

121.417 Tripulantes de vuelo: Entrenamiento de emergencia.

a) Todo programa de instrucción y entrenamiento debe considerar entrenamiento de emergencia según lo determinado en esta sección, con respecto a todo tipo de avión, modelo y configuración y así como todo tripulante aeronáutico necesario y para todo tipo de operación a ejecutarse, en lo que respecta a la asignación para todo tripulante y la aerolínea, de acuerdo al certificado.

b) El entrenamiento de emergencia debe considerar lo siguiente:

1) Instrucción, asignación y procedimientos en emergencia incluyendo la coordinación entre los tripulantes;

2) Instrucción individual en toda ubicación, función y operación del equipo de emergencia incluyendo:

i) Equipo usado en evacuación y ditching;

ii) Equipo de primeros auxilios y su uso apropiado;

iii) Equipos portátiles de extinguidores de incendio, con el énfasis en el tipo de extinguidores para ser usados en los diferentes tipos de fuego; e

iv) Instrucción sobre las salidas de emergencia en el modo de emergencia con los dispositivos de evacuación, la balsa adjunta (si es aplicable), con énfasis en el entrenamiento en la operación de las salidas bajo condiciones adversas.

3) Instrucción en el manejo de situaciones de emergencia, incluyendo:

i) Depresurización rápida o violenta;

ii) Incendio en vuelo o en tierra, procedimientos de control de humo con el énfasis en el equipo eléctrico y relacionados con los cortocircuitos que se encuentren en áreas de la cabina, incluyendo todos los galleys, centros de servicio, elevadores, lavatorios y pantallas de cinema;

iii) Ditching y otra evaluación, incluyendo la evacuación de personas y sus asistentes, a cualquiera quien pueda necesitar la asistencia de otra persona que la movilice eficazmente a una salida en caso de una emergencia;

iv) Enfermedad, lesiones u otras situaciones anormales que involucren a pasajeros o tripulantes incluyendo familiarización con el botiquín médico de emergencia y su uso apropiado; y

v) Secuestros y otras situaciones adversas.

4) Revisión y discusión de incidencias y accidentes anteriores de aviones y situaciones reales de emergencias ocurridas.

c) Todo tripulante debe realizar el siguiente entrenamiento de emergencias durante los períodos especificados de entrenamiento, usando los artículos de emergencia del equipo instalado para todo tipo de avión en el que él o ella volará (entrenamiento recurrente alterno indicado en 121.433 (c) de este RAD, podrá ser realizado:

1) Ejercicio de emergencia que se realiza una sola vez durante el entrenamiento inicial como requisito. Todo tripulante aéreo debe realizar:

i) Por lo menos un ejercicio con respirador protector de tripulante (PBE), en el que combata con extinguidores de mano un fuego limitado, según 121.337;

ii) Por lo menos un ejercicio de lucha contra incendios en el que los tripulantes combatan un incendio real, que usen por lo menos un tipo de extinguidor de incendio que sea apropiado para el tipo de incendio para ser combatido;

iii) Este ejercicio de lucha contra incendios no es requerido si el tripulante realizó el ejercicio con PBE de acuerdo al párrafo (c)(1)(i) para combate de un incendio real; y

iv) Un ejercicio de evacuación de emergencia con toda persona en salida del avión o dispositivo aprobado de entrenamiento que use por lo menos un tipo de tobogán de evacuación de emergencia instalado;

v) Los tripulantes de vuelo podrán observar las salidas del avión abiertas en el modo de emergencia o los dispositivos asociados a la ventana de salida, el paquete de balsa tobogán desplegado e inflado o cumplir el desempeño de las tareas en la realización de estas actividades.

2) Adicionalmente se requiere un ejercicio de emergencia que debe realizarse en el curso inicial y cada 24 meses, en el que todo tripulante debe:

i) Realizar los ejercicios de emergencia siguientes y operar los siguientes equipos:

(a) Todo tipo de salida de emergencia en los modos normal y de emergencia incluyendo los procedimientos y las fuerzas requeridas en el despliegue de los dispositivos de evacuación de emergencia;

(b) Todo extinguidor de mano por todo tipo instalado;

(c) Todo tipo de oxígeno de emergencia incluyendo equipo protector de respiración (PBE);

(d) Colocación, uso e inflado de chalecos de flotación individual, si es aplicable; y

(e) Ditching (acuatizaje de emergencia), si es aplicable incluyendo, pero no limitado a:

(1) Procedimientos y preparación de cabina;

(2) Coordinación de tripulación;

(3) Información al pasajero y preparación de cabina;

(4) Colocación e inflado de chalecos salvavidas;

(5) El uso de líneas de enganche; y

(6) Abordaje de pasajeros y tripulación en la balsa o un tobogán balsa.

ii) Observar los ejercicios siguientes:

(a) Remoción desde el avión o dispositivo de entrenamiento e inflado de todo tipo de balsa salvavidas, si corresponde;

(b) Traslado de todo tipo de dispositivo/paquete de balsa desde una puerta a otra;

(c) Despliegue e inflado y liberación desde el avión o dispositivo/paquete de todo tipo de balsa de entrenamiento;

(d) Evacuación de emergencia, incluyendo el uso de un tobogán.

d) Ningún tripulante de vuelo podrá servir en operaciones bajo esta sección, a menos que los tripulantes de vuelo hayan desempeñado la practica de uso del PBE y practica de ejercicio de combate contra el fuego prescrito en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección, como parte de un único entrenamiento, del requisito de párrafos (c)(1) ó (c)(2) de esta sección como sea apropiado. Todo tripulante de vuelo que utiliza el PBE y practica de ejercicio de extinción de incendio indicado en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección se considera estar en conformidad con este Reglamento, con la presentación de la información o documentación en una forma y de manera aceptable a la Autoridad de Aviación Civil, mostrando que los ejercicios correspondientes se han realizado.

e) Tripulantes de vuelo que vuelan en operaciones sobre de 25,000 pies deben recibir instrucción en lo siguiente:

1) Hipoxia;

2) Respiración;

3) Tiempo de consciencia útil sin el oxígeno especial en la altura;

4) Expansión de gases;

5) Formación de burbujas de gas en el organismo;

6) Incidencias y fenómenos físicos de depresurización.

f) Para propósito de esta sección, las definiciones siguientes se aplican:

1) Incendio real: Significa un material o combustible encendido en condiciones controladas de magnitud y duración suficiente para cumplir los objetivos del entrenamiento planteado en los párrafos (c)(1)(i) y (c)(1)(ii) de esta sección;

2) El extinguidor de incendio aprobado: Significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil para uso en cumplimiento con los requisitos de entrenamiento según 121.417 (c);

3) Dispositivos simulados del PBE aprobado: Significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil para el uso en cumplimiento de requisitos de entrenamiento 121.417 (c);

4) Combate en este contexto: Significan los medios adecuados para luchar contra un incendio simulado o real usando un tipo correspondiente de extinguidor de incendios hasta que el incendio se extinga;

5) Medios de observación para ver sin participar operativamente en el ejercicio;

6) Practica del uso de PBE (Protecting breathing equipment): Significa una practica de emergencia en que un tripulante de vuelo que demuestra el uso apropiado del equipo protector de respiración mientras se combate un incendio simulado o real;

7) Performance: Significa realizar satisfactoriamente un ejercicio de emergencia prescrito que usa procedimientos establecidos que incrementan la habilidad de las personas involucradas en la practica;

8) Incendio simulado: Significa una condición simulada de fuego y humo usado para crear escenarios de fuego y apagado de incendio en aviones, tal como en lavatorios, hornos de galleys o incendios en asientos de aviones.

9) El titular de un certificado de explotación se asegurará que cuando lleven pasajeros o carga a bordo no se simularán situaciones de emergencias o "no normales".

121.418 Diferencias de los entrenamientos: Tripulantes y despachadores.

a) Los entrenamientos de diferencias para tripulantes y despachadores deben contener por lo menos las siguientes instrucciones que apliquen a sus deberes asignados y responsabilidades:

1) Instrucción de todo en materia apropiada o parte de ella requerida para entrenamiento inicial de tierra en el avión, a menos que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que algunas materias en particular no son necesarias;

2) Entrenamiento de vuelo en toda maniobra o procedimiento requerido para entrenamiento inicial de vuelo en el avión, a menos que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que algunas maniobras o procedimientos en particular no son necesarios;

3) El número de horas programadas de entrenamiento de tierra y de vuelo determinado por la Autoridad de Aviación Civil que sea necesario para el tipo de avión, la operación, el tripulante o despachador involucrado.

Entrenamiento de diferencias para todas las variaciones de un tipo particular de avión debe ser incluido en entrenamiento inicial, de transición, de ascenso y recurrente para el avión.

121.419 Pilotos e ingenieros de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.

a) El entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso para pilotos e ingenieros de vuelo debe contener por lo menos las siguientes instrucciones que apliquen a sus deberes asignados:

1) Temas generales:

i) Los procedimientos de despacho y autorización de vuelo del titular de certificado;

ii) Principios y métodos para determinar el peso y balance del avión y procedimientos para calcular la "limitación de pista para despegue y aterrizaje";

iii) Meteorología, suficiente para que aseguren los conceptos prácticos y conocimientos de fenómenos atmosféricos, incluyendo principios de sistemas frontales, hielo, neblina, formaciones verticales y condiciones atmosféricas a grandes alturas;

iv) Sistema de control de tráfico aéreo, procedimientos y fraseología aeronáutica;

v) Navegación y el uso de radioayudas de navegación, incluyendo procedimientos de aproximación por instrumentos (ILS);

vi) Procedimientos de comunicación de emergencia y normales;

vii) Señales visuales antes y durante el descenso, debajo del DH (Altura de Decisión) o MDA (Altura Mínima de Descenso);

viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar su competencia (capacidad).

2) Para todo tipo de avión:

i) Una descripción general;

ii) Características de rendimiento (performance);

iii) Motores y hélices;

iv) Componentes principales;

v) Sistemas principales de la aeronave (controles de vuelo, eléctricos, hidráulicas), otros sistemas como sean apropiados, principios de operaciones normales, anormales y de emergencias, procedimientos aprobados y limitaciones;

vi) Procedimientos para prevenir condiciones meteorológicas severas y para operar dentro o cerca de tormentas incluyendo mejores alturas de penetración, aire turbulento incluyendo turbulencia en aire claro (CAT), corte de viento a bajo nivel (wind shear), congelamiento, granizo y otras condiciones meteorológicas peligrosas;

vii) Limitaciones de operación;

viii) Consumo de combustible y control en crucero;

ix) Plan de vuelo;

x) Todo procedimiento normal y de emergencia; y

xi) El manual de vuelo de la aeronave aprobado.

b) El entrenamiento de tierra inicial de tierra para pilotos e ingenieros de vuelo debe tener por lo menos 120 horas de instrucción programada de las materias requeridas en el párrafo (a) de esta sección y 121.415 (a), a menos que sea reducido bajo 121.405.

121.420 Navegante: Entrenamiento inicial y de transición.

En la República Dominicana no se considerara la inclusión de navegante para las operaciones de transporte aéreo comercial.

121.421 Auxiliares de a bordo (AA) o Tripulantes de cabina: Entrenamiento de tierra inicial y de transición.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para auxiliares de a bordo (AA) o tripulantes de cabina debe incluir instrucción en por lo menos lo siguiente:

1) Temas generales:

i) La autoridad del piloto al mando;

ii) Manejo de pasajeros incluyendo los procedimientos a seguir en caso de personas alteradas u otras personas cuyo comportamiento puede arriesgar la seguridad del vuelo;

iii) Administración de los recursos de la tripulación (CRM); y

iv) Conocimiento de las partes aplicables de este Reglamento.

2) Para todo tipo de avión:

i) Una descripción general del avión enfatizando en las características físicas que puedan influir en un amaraje, evacuación y procedimientos de emergencia en vuelo u otros deberes relacionados con:

(a) El uso del sistema (P.A) altavoces y la manera de comunicarse con otros tripulantes incluyendo métodos de emergencia en caso de un intento de secuestro u otras situaciones anormales;

(b) Uso apropiado de los equipos electrónicos de la cocina y los controles para calefacción de la cabina y ventilación (aire acondicionado).

b) El entrenamiento terrestre inicial y de transición para auxiliares de a bordo o tripulantes de cabina debe incluir un chequeo de competencia para determinar sus habilidades de cumplir con deberes y responsabilidades asignadas.

c) El entrenamiento terrestre inicial para auxiliares de a bordo debe tener por lo menos 16 horas de instrucción programada en las materias en el párrafo 121.421 (a) y en el párrafo 121.415 (a), a menos que sea reducida bajo la 121.405.

121.422 Despachadores de aeronaves (EOV): Entrenamiento de tierra inicial y de transición.

a) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para despachadores de aeronaves debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Temas generales:

i) Uso de sistemas de comunicación incluyendo las características de esos sistemas y los procedimientos apropiados normales y de emergencia;

ii) Meteorología, incluyendo los tipos variados de información meteorológica y pronóstico; interpretación de datos meteorológicos (incluyendo pronósticos de temperaturas en ruta y temperaturas en las terminales y otras condiciones atmosféricas). Sistemas frontales, condiciones de viento y el uso de cartas actualizadas con pronósticos meteorológicos para diferentes alturas;

iii) El sistema NOTAM (sistema de aviso para pilotos);

iv) Radio ayudas para navegación y publicaciones;

v) Responsabilidades conjuntas unidas entre piloto y despachador;

vi) Características de los aeropuertos apropiados;

vii) Control de tráfico aéreo y los procedimientos aproximaciones por instrumentos;

viii) Fenómenos meteorológicos predominantes y la fuente disponible de información de condiciones meteorológicas;

ix) Entrenamiento inicial de la administración de los recursos de los despachadores (DRM).

2) Para todo tipo de avión usado en la operación de la aerolínea:

i) Una descripción general del avión enfatizando características de operación y rendimiento (performance), equipos de navegación, equipo para aproximaciones por instrumentos, equipos y procedimientos de emergencia y otros temas relacionados con los deberes y responsabilidades del despachador;

ii) Procedimientos de operaciones en vuelo incluyendo los procedimientos prescritos en 121.419 (a)(2)(vi);

iii) Cálculo de peso y balance;

iv) El rendimiento (performance) básica del avión, requisitos de despacho y procedimientos;

v) Plan de vuelo incluyendo selección de ruta, análisis del tiempo de vuelo, requisitos de combustibles;

vi) Procedimientos de emergencias.

3) Los procedimientos de emergencia deben ser enfatizados, incluyendo la alerta a los departamentos gubernamentales, compañías y agencias privadas durante situaciones de emergencia, para darle la máxima ayuda a un avión en situación de peligro (desastre).

b) El entrenamiento de tierra inicial y de transición para despachadores de aviones debe incluir un chequeo de competencia dado por un supervisor apropiado o instructor de tierra para demostrar su conocimiento y habilidad con las materias prescritas en el párrafo (a) de esta sección.

c) El entrenamiento de tierra inicial para despachadores de aviones debe tener por lo menos 40 horas de instrucción programada en las materias prescritas en el párrafo (a) de esta sección y en el párrafo 121.415 (a), a menos que sea reducido bajo 121.405.

1) Grupo I, aviones:

i) Motores recíprocos a pistón, 30 horas; y

ii) Turbohélices, 40 horas.

2) Grupo II, aviones:

i) A turbina, 40 horas.

121.424 Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.

a) El entrenamiento inicial, de transición y de ascenso para pilotos, debe incluir entrenamiento de vuelo y la practicas en las maniobras y procedimientos establecidos en el programa aprobado de entrenamiento de vuelo con corte de viento (wind shear) a baja altura, del titular de certificado y el Apéndice "E" de este RAD, como sea aplicable.

b) Las maniobras y procedimientos requeridos por el párrafo (a) de esta sección, deben ser efectuados en vuelo, excepto:

1) Que las maniobras y procedimientos cortante de viento (wind shear), deben ser realizadas en un simulador en el cual las maniobras y procedimientos están autorizadas a ser realizadas; y

2) En la medida que otras maniobras y procedimientos pueden ser realizadas en un simulador, un dispositivo apropiado o un avión estático como esta especificado en el Apéndice "E" de este RAD.

c) Excepto como está permitido en el párrafo (d) de esta sección, el entrenamiento de vuelo inicial requerido por el párrafo (2) de esta sección, debe incluir las siguientes horas de instrucción programadas en vuelo y prácticas, a menos que sea reducida bajo 121.405:

1) Aviones Grupo I:

i) Impulsados por motores recíprocos:

Piloto al mando diez (10) horas.
Segundo al mando seis (6) horas.

ii) Impulsados por turbohélices:

Piloto al mando (15) horas.
Segundo al mando (7) horas.

2) Aviones Grupo II:

Piloto al mando (20) horas.
Segundo al mando (10) horas.

d) Si el programa de entrenamiento aprobado a la aerolínea incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de avión bajo 121.409 (c) de esta sección, todo piloto debe aprobar exitosamente:

1) Con respecto a 121.409 (c) de este RAD:

i) Capacitación práctica en simulador con por lo menos todas las maniobras y los procedimientos puestos en el Apéndice "E" de este RAD, realizadas en un simulador de avión para el entrenamiento de vuelo inicial y que son capaces de realizarse sin un sistema visual; y

ii) Un vuelo de comprobación en el simulador o el avión a nivel de proficiencia de un piloto al mando o copiloto, como corresponda en donde se demuestre eficiencia como mínimo en las maniobras y los procedimientos considerados en el Apéndice "F" de esta sección, que son capaces de ser realizados en un simulador de avión.

2) Con respecto al 121.409 (d) de este RAD, se requiere entrenamiento y práctica por lo menos de las maniobras y los procedimientos que debe realizar el titular de la licencia de acuerdo a lo considerado en el programa de instrucción de corte de viento a baja altura (wind shear) que sean posibles de ser realizados en un simulador de vuelo del avión en donde las maniobras y los procedimientos han sido autorizados de forma específica.

121.425 Ingenieros de vuelo: Entrenamiento inicial y de transición.

a) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para ingenieros de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento y practica en los procedimientos relacionados al cumplimiento de las funciones del ingeniero de vuelo. Este entrenamiento y práctica puede ser efectuado en vuelo, en simulador de avión o en un equipo de entrenamiento;

2) Un chequeo de vuelo que incluya:

i) Inspección de prevuelo;

ii) Realización en vuelo de los deberes asignados efectuados desde la estación del ingeniero de vuelo durante rodaje, corrida de motores, despegue, ascenso crucero, descenso, aproximación y aterrizaje; y

iii) Cumplimiento de otras funciones, tales como la de manejo de combustible y la preparación de registro (record) de control de consumo de combustible, y operaciones normales y de emergencias para todos los

sistemas del avión, ejecutados en vuelo, en un simulador del avión o en un equipo de entrenamiento.

El ingeniero de vuelo que posee una licencia de piloto comercial con una categoría o clasificación de instrumentos o pilotos que hayan sido calificados como pilotos segundo al mando anteriormente y hayan retornado a ingeniero de vuelo, pueden completar todo el chequeo de vuelo en un simulador de avión aprobado.

b) Excepto como está permitido en el párrafo (c) de esta sección, el entrenamiento inicial de vuelo requerido en el párrafo (a) de esta sección, debe incluir por lo menos el mismo número de horas programadas de entrenamiento de vuelo y práctica que son especificados para un piloto de segundo al mando bajo el párrafo 121.424 (c), al menos que sea reducido bajo 121.405.

c) Si el programa de entrenamiento aprobado del titular de certificado incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento bajo el 121.409 (c), todo ingeniero de vuelo debe completar exitosamente en un simulador u otro equipo de entrenamiento:

1) Entrenamiento y práctica en todos los deberes asignados, procedimientos y funciones requeridos en el párrafo (a) de esta sección;

2) Un chequeo de vuelo para asegurar que su proficiencia es adecuada para ejercer apropiadamente sus deberes, procedimientos y funciones asignadas.

121.427 Entrenamiento recurrente.

a) El entrenamiento recurrente debe asegurar que todo miembro de la tripulación o despachador esté entrenado adecuadamente y actualizado en su proficiencia respecto al tipo del avión (incluyendo entrenamiento de sus diferencias, si aplican) y la posición asignada al tripulante.

b) El entrenamiento recurrente terrestre para miembros de la tripulación y despachadores debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Una revisión u otro tipo de repaso para determinar el conocimiento de todo tripulante o despachador con relación al avión y la posición asignada;

2) Instrucción necesaria en las materias requeridas para entrenamiento terrestre inicial prescritas en el párrafo 121.415 (a), como sean apropiadas, incluyendo entrenamiento de emergencia, el cual no es requerido para despachadores de aeronave;

3) Para auxiliares de a bordo y despachadores, un chequeo de competencia como requerido en los párrafos 121.421 (b) y 121.422 (b), respectivamente;

4) Entrenamiento recurrente aprobado de (CRM) para la tripulaciones de vuelo, éste entrenamiento o porción de este puede ser efectuado durante una sección de

entrenamiento de vuelo operacional de línea (LOFT) aprobado en un simulador. El entrenamiento recurrente de (CRM) no procede hasta que la persona haya completado el (CRM) inicial requerido en 121.419, 121.421 ó 121.422.

c) El entrenamiento de refrescamiento en tierra para miembros de la tripulación y despachadores, debe constar de por lo menos las horas programadas siguientes, a menos que sean reducidas de acuerdo al 121.405:

1) Para pilotos e ingenieros de vuelo:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, dieciséis (16) horas;

ii) Grupo II, turbohélice, veinte (20) horas; y

iii) Grupo II, aviones jet, veinticinco (25) horas.

2) Para tripulantes auxiliares de a bordo:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, 4 horas;

ii) Grupo I, aviones turbohélice, 5 horas; y

iii) Grupo II, aviones jet, 18 horas.

3) Para despachador de aeronaves:

i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, 8 horas;

ii) Grupo I, aviones turbohélice, 10 horas;

iii) Grupo II, aviones jet, 28 horas.

d) El entrenamiento recurrente de vuelo para los tripulantes de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente:

1) Para pilotos, entrenamiento de vuelo en las maniobras y procedimientos prescritos en el Apéndice "F" de este RAD, o las maniobras y procedimientos de un programa de entrenamiento de vuelo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, excepto en lo siguiente:

i) El número programado de horas no está especificado; y

ii) Un chequeo de competencia completado satisfactoriamente, puede ser sustituido por un entrenamiento de vuelo recurrente según el párrafo 121.433 (c).

2) Para ingenieros de vuelo, entrenamientos de vuelo como está prescrito en el párrafo 121.425 (a) excepto en lo siguiente:

i) El número especificado de horas en vuelo no es requerido; y

ii) El chequeo de vuelo, aparte de la inspección de prevuelo, puede ser conducido en un simulador de avión u otro equipo de entrenamiento o inspección de prevuelo que demuestre realmente la localización y detalles a inspeccionar en una inspección de prevuelo y se puedan presentar condiciones anormales.

El cumplimiento satisfactorio de un programa de entrenamiento aprobado orientado a la línea de vuelo efectuado en un simulador de vuelo puede ser sustituido por el chequeo de vuelo.

121.429 Drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado debe proveer a todo empleado realizando una función listada en el Apéndice "I" de este RAD, a su supervisor(a), el entrenamiento especificado en ese Apéndice.

b) Ningún titular de certificado debe usar ningún contratista para realizar una función listada en el Apéndice "I" de este RAD, a menos que el contratista provea a todo sus empleados realizando esa función para el titular de certificado y su supervisor(a) con el entrenamiento especificado en ese Apéndice.

Sección "O" - Calificación de la Tripulación

121.431 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las calificaciones de los tripulantes para todo titular de certificado excepto que de otra manera sea especificado.

b) Para el propósito de esta sección, los términos y definiciones prescritas en 121.400 de este RAD, serán aplicables;

c) En empresas dominicanas y en aeronaves de matrícula dominicana, las tripulaciones serán de nacionalidad dominicana excepto en aeronaves nuevas para las que no hayan tripulantes dominicanos calificados y en las que se podrán emplear tripulantes extranjeros sólo por el plazo que estrictamente se requiera para formar y preparar tripulantes dominicanos de acuerdo a lo que determine la Autoridad de Aviación Civil, en cuyo caso este plazo no podrá exceder de un año.

d) Para el propósito de esta sección la clasificación de aviones por grupos indicados en 121.400 es aplicable.

121.432 Generalidades.

a) Excepto en el caso de experiencia operacional de acuerdo con 121.434, un piloto que esté operando como segundo al mando de una operación que requiera tres pilotos o más, debe estar debidamente calificado para actuar como piloto al mando de esa operación.

b) Ningún titular de certificado puede conducir ningún tipo de chequeo o entrenamiento en operaciones conducidas bajo este RAD, excepto los siguientes entrenamientos y chequeos requeridos por este RAD ó por el titular del certificado:

1) Chequeo de línea para pilotos;

2) Chequeo de vuelo para ingeniero excepto para procedimientos de emergencia, si la persona que está siendo verificada está calificada y con habilitación vigente de acuerdo con el párrafo 121.453 (a);

3) Chequeo de proficiencia y entrenamiento para auxiliares de a bordo.

Excepto en los chequeos de línea para pilotos y chequeos de vuelo para ingenieros de vuelo, la persona que se esté entrenando o chequeando no puede ser utilizada como parte de la tripulación requerida.

121.433 Entrenamiento requerido.

a) Entrenamiento inicial: Ningún titular de certificado debe utilizar y ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación requerida en un avión, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado de acuerdo a la sección

"N" de este RAD, entrenamiento inicial de vuelo y terrestre para ese tipo de aeronave y para la posición en particular de ese tripulante, excepto en lo siguiente:

1) Tripulantes que hayan calificado y servido como miembro de la tripulación en un tipo particular de avión, del mismo grupo, puede fungir como piloto al mando o segundo al mando respectivamente luego de completar el entrenamiento de ascenso para ese avión como está prescrito en 121.415.

2) Tripulantes que hayan calificado y servido como segundo al mando o ingeniero de vuelo en un tipo particular de avión, puede fungir como piloto al mando o segundo al mando respectivamente luego de completar el entrenamiento de ascenso para ese avión como está prescrito en 121.415.

b) Entrenamiento de diferencias: Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe fungir como tripulante requerido en un avión de tipo para la cual se incluyó el entrenamiento de diferencia en el programa de entrenamiento aprobado al titular de certificado, a menos que esa persona complete satisfactoriamente el entrenamiento inicial o entrenamiento de transición de tierra y entrenamiento de vuelo o entrenamiento de diferencia, como está prescrito en la sección 121.415 referente a la posición de tripulante y a la variación (diferencia) en particular de ese avión en el cual presta servicios.

c) Entrenamiento recurrente:

1) Ningún titular de certificado debe utilizar a una persona y ninguna persona debe prestar servicio como tripulante requerido en un avión dentro de los doce (12) meses calendarios precedentes, a menos que se cumplan los requisitos siguientes:

i) Los miembros de la tripulación de vuelo, deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente de tierra y de vuelo para ese avión y posición del tripulante y un chequeo de vuelo como sea aplicable;

ii) Los auxiliares de a bordo y despachadores, deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente terrestre y el chequeo de competencia; y

iii) Los pilotos al mando, deben completar satisfactoriamente dentro de los (6) meses calendarios precedentes entrenamiento recurrente de vuelo en adición del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en el párrafo (c)(1)(i) de esta sección, en un avión en la cual presta servicio como piloto al mando, en operaciones conducidas bajo este RAD.

2) En el caso de pilotos, un chequeo de proficiencia como está prescrito en 121.385, puede ser sustituido por un entrenamiento recurrente de vuelo requerido por este párrafo y un curso de simulador apropiado bajo 121.409 (b) puede ser sustituido por períodos alternos del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en ese avión, excepto como esta prescrito en el párrafo (d) de esta sección.

d) En todo avión en la cual un piloto presta servicio como piloto al mando, éste debe completar satisfactoriamente un entrenamiento recurrente de vuelo o un chequeo de proficiencia dentro de los (6) meses calendarios precedentes.

e) A pesar de los párrafos (c)(2) y (d) de esta sección, un chequeo de proficiencia como se indica en 121.441 de esta sección, no podrá sustituir el entrenamiento de maniobras y procedimientos del programa aprobado de entrenamiento de vuelo para el titular de una licencia de maniobras de corte de viento a baja altura (wind shear) cuando este programa está incluido en un curso de capacitación de refrescamiento de vuelo como lo indicado en 121. 409 (d) de esta sección.

121.433a Requisitos de entrenamiento: Manejo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

a) Ningún titular de certificado debe usar a ninguna persona para que ejerza y ninguna persona puede ejercer deberes y responsabilidades asignadas en el manejo o transportación de mercancías peligrosas y materiales magnetizados, a menos que dentro de los (12) meses calendarios precedentes, esa persona haya completado satisfactoriamente un entrenamiento en un programa establecido y aprobado bajo esta sección, la cual incluya instrucciones sobre el empaque, señales, etiquetas y documentaciones referentes a las características de embarque, almacenamiento, manejo y compatibilidad.

b) Todo titular de certificado debe mantener un registro (record) de los entrenamientos iniciales y recurrente dados a tripulantes y al personal de tierra que ejerza deberes y responsabilidades asignadas en el manejo y transportación de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

c) Un titular de certificado operando en un país extranjero donde la carga y descarga de los aviones debe ser efectuada por personal de ese país, puede usar personal que no reúna los requisitos señalados en párrafo (a) y (b) de esta sección, si ese personal es supervisado por una persona calificada como está señalado en los párrafos (a) y (b) de esta sección.

121.434 Experiencia operacional.

a) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe actuar como tripulante requerido a un avión, a menos que haya completado la experiencia operacional en ese tipo de avión y posición de tripulante como está requerido en esta sección, excepto en los casos siguientes:

1) Tripulantes excepto pilotos al mando pueden ejercer como está previsto en este RAD, con el propósito de cumplir con los requisitos de esta sección;

2) Pilotos que cumplen con los requisitos de piloto al mando pueden ejercer como segundo al mando.

b) Mientras los tripulantes estén adquiriendo la experiencia operacional, deben cumplir con lo siguiente:

1) En el caso de un tripulante de vuelo, éste debe poseer las licencias y habilitaciones apropiadas para el avión y la posición de tripulante, excepto el piloto que esté cumpliendo con los requisitos de piloto al mando, el cual debe poseer las licencias y habilitaciones apropiadas para piloto al mando en el avión;

2) La experiencia debe ser adquirida luego de haber completado satisfactoriamente el entrenamiento de vuelo y de tierra apropiado para el avión y la posición del tripulante;

3) La experiencia debe ser adquirida en vuelo durante las operaciones bajo este RAD. Sin embargo, en el caso de un avión que no haya sido usado previamente por el titular de certificado en operaciones bajo este RAD, la experiencia operacional adquirida en el avión durante vuelos de ensayo o ferry se puede usar para cumplir con este requisito. Sin embargo, experiencia operacional separada no es requerida para variaciones en el mismo tipo del avión.

c) La experiencia operacional por parte de los pilotos, debe ser adquirida de la siguiente forma:

1) Un piloto al mando deberá:

i) Ejercer las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un inspector de vuelo designado por la Autoridad de Aviación Civil, y

ii) Además, si un piloto al mando está calificado para completar un entrenamiento inicial o de ascenso (promoción) especificado en 121.424, y es evaluado en el desempeño de sus funciones por un piloto chequeador designado por la Autoridad de Aviación Civil durante al menos una pierna de vuelo que incluya un despegue y aterrizaje. Durante el tiempo que un piloto está adquiriendo la experiencia operacional señalada en los párrafo (c) (1) (i) y (ii) de esta sección, un piloto chequeador que está además sirviendo como piloto al mando debe ocupar la posición de piloto al mando. Sin embargo, en el caso de un piloto en transición al mando, el piloto al mando que está sirviendo como piloto chequeador puede ocupar la posición de observador, si el piloto en transición al mando ha realizado por lo menos tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes en el tipo de avión utilizado y haya demostrado al piloto chequeador que el está satisfactoriamente calificado para ejercer los deberes de un piloto al mando en este tipo de avión.

2) Un piloto segundo al mando debe ejercer sus deberes bajo la supervisión de un piloto inspector;

3) Las horas de experiencia operacional para todos los pilotos son como sigue:

i) Entrenamiento inicial: Quince (15) horas de vuelo en aviones Grupo I de motores recíprocos a pistón, veinte (20) horas en el Grupo I aviones turbohélices y veinticinco (25) horas en el Grupo II aviones turbojet; y

ii) Para entrenamiento inicial de transición, excepto lo indicado en el párrafo (c)(3)(iii) de esta sección, diez (10) horas en el Grupo I aviones de motores recíprocos, doce (12) horas en el Grupo I aviones turbohélices y quince (15) horas en el Grupo II aviones turbojet; y

iii) En el caso de entrenamiento de transición donde el titular de certificado posee un programa de entrenamiento aprobado que incluye un curso de entrenamiento en simulador como está prescrito en el párrafo 121.409 (c), todo piloto al mando debe cumplir con los requisitos prescritos en el párrafo (c)(3)(i) de esta sección para el entrenamiento inicial.

d) Un ingeniero de vuelo debe ejercer sus deberes de ingeniero de vuelo bajo la supervisión de un técnico aeronáutico inspector o un ingeniero de vuelo calificado por lo menos el número siguiente de horas supervisadas:

1) Grupo I, aviones de motores recíprocos, ocho (8) horas;

2) Grupo I, aviones turbohélices, diez (10) horas;

3) Grupo II, turbojet, doce (12) horas.

e) Un auxiliar de a bordo debe ejercer sus funciones por lo menos por 50 horas bajo la supervisión de un auxiliar de a bordo calificado bajo este RAD, quien personalmente observe las funciones de su cargo.

Auxiliares de a bordo recibiendo experiencia operacional no podrán ser asignados como tripulantes requeridos. Auxiliares de a bordo en entrenamiento de transición deben recibir 5 horas de vuelo supervisadas por un auxiliar de a bordo calificado.

121.435 Operación helicóptero: Explotadores aéreos regulares y no regulares.

El presente párrafo no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.

a) Ningún piloto debe servir como piloto al mando de un avión o como segundo al mando de un avión en operaciones de aerolínea internacional, aerolínea doméstica o explotadores que requiera tres (3) pilotos o más, a menos que tenga en posesión una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y una habilitación de tipo apropiada para eso.

b) Todo piloto que actúe en otra posición de la especificada en el párrafo (a) de esta sección debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial y calificación de instrumentos.

121.438 Limitaciones de operación de los pilotos: Requisitos del Segundo al Mando.

a) Si el segundo al mando tiene menos de 100 horas de tiempo de vuelo como segundo al mando en el tipo de avión que esté volando, en operaciones bajo este RAD, y el piloto al mando no es un piloto chequeador calificado, el que esté al mando debe hacer todos los despegues y aterrizajes cuando existen las siguientes situaciones:

1) En aeropuertos especiales designado por la Autoridad de Aviación Civil o en un aeropuerto especial designado por el titular del certificado; y

2) En cualquiera de las siguientes condiciones:

i) Cuando el valor de la visibilidad sea el mismo que se obtuvo en el último reporte de las condiciones del tiempo para el aeropuerto o cuando la visibilidad esté por debajo de ¾ millas;

ii) El alcance visual de la pista (RVR) para la pista en uso estará a/o por debajo de 4,000 pies;

iii) La pista a ser usada tiene agua, nieve, nieve fundente o condiciones similares que puedan adversamente afectar el rendimiento (performance del avión;

iv) La acción de frenado en la pista a ser usada está reportada ser menor que buena;

v) El componente de viento cruzado para la pista a ser usada está en exceso de 15 nudos;

vi) El viento constante a baja altura (wind shear) está reportado en la vecindad del aeropuerto;

vii) Cualquier otra condición en la cual el piloto al mando determine es prudente ejercer la prerrogativa de comandante.

b) Ninguna persona debe conducir operaciones bajo este RAD, a menos que para ese tipo de avión, si el piloto al mando o el segundo al mando no tienen por lo menos setenticinco (75) horas de tiempo de vuelo en la línea aérea tanto como piloto al mando o como segundo al mando.
La Autoridad de Aviación Civil sobre la solicitud del titular, autorizará desviaciones de los requisitos de este párrafo (b) mediante una enmienda apropiada a las especificaciones de operaciones en cualquiera de las siguientes circunstancias:

1) Un nuevo titular de certificado que emplea un piloto que no llena los mínimos requisitos de este párrafo;

2) Un titular de certificado existente agrega a su flota un tipo de avión no probado antes para uso en sus operaciones;

3) Un titular de certificado existente establece una nueva base a la cual él asigna pilotos que serán requeridos para ser calificados en aeronaves operadas desde esa base.

121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.

a) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona puede actuar como piloto, a menos que dentro de los 90 días anteriores, esa persona haya efectuado un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de avión en el cual esa persona va a servir. Los despegues y aterrizajes requeridos en este párrafo pueden ser realizados en un simulador visual aprobado por 121.407, que incluyan maniobras de despegues y aterrizajes. En adición, cualquier persona que no efectúe los aterrizajes y despegues requeridos dentro del período consecutivo de 90 días, debe actualizar la experiencia como prevé el párrafo (b) de ésta sección.

b) Además de cumplir con los entrenamientos y chequeos requeridos por este RAD, un tripulante de vuelo que no haya cumplido los requisitos del párrafo (a) de esta sección debe actualizarse como sigue:

1) Bajo la supervisión de un piloto chequeador, efectuar un mínimo de tres despegues y aterrizajes en el tipo de avión en el cual esa persona va a servir o en un simulador avanzado visual. Cuando se usa un simulador visual se debe cumplir con los requisitos del párrafo (c) de esta sección;

2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b)(1) de esta sección deben incluir:

i) Un despegue con fallo simulado en el motor más crítico;

ii) Un aterrizaje efectuando una aproximación por instrumento (ILS), bajando o descendiendo hasta la altura mínima de decisión autorizada al titular del certificado;

iii) Un aterrizaje completo.

c) Un piloto requerido para ejecutar las maniobras prescritas en el párrafo (b) de esta sección en un simulador visual debe:

1) Haber acumulado previamente 100 horas de vuelo en el mismo tipo de avión en el cual él brindará servicios;

2) Ser observado en los primeros dos aterrizajes efectuados en operaciones bajo este RAD, por un piloto chequeador aprobado actuando como piloto al mando y que ocupe un asiento de piloto.

Los aterrizajes deben ser efectuados en las condiciones meteorológicas mínimas que no sean menores que las contenidas en las especificaciones de operaciones del titular de certificado, para

operaciones de categoría I, y deben ser ejecutadas dentro de los 45 días siguientes al término del entrenamiento de simulador.

d) Cuando se use un simulador para cumplir cualquiera de los requisitos del párrafo (a) o (b) de esta sección toda posición requerida de tripulante de vuelo, debe ser ocupada por una persona apropiadamente calificada y el simulador debe ser operado como si estuviera en un ambiente normal de vuelo sin la característica reposicionadora del simulador.

e) El inspector chequeador que observe los despegues y aterrizajes prescritos en los párrafos (b)(1) y (c) de esta sección, debe certificar que la persona observada es proficiente y calificado para ejecutar deberes de vuelo en operaciones bajo este RAD, y podrá requerir cualquier maniobra adicional que determine necesaria para hacer la certificación de proficiencia.

121.440 Chequeo de línea.

a) Ningún titular de certificado, debe usar a una persona y ninguna persona puede servir como piloto al mando de un avión, a menos que dentro de los (12) meses calendario anterior, esa persona haya pasado un chequeo de línea en el cual haya ejecutado satisfactoriamente los deberes y responsabilidades del piloto al mando en uno de los tipos de aviones que va a volar.

b) Un chequeo de línea de piloto al mando para pilotos de aerolíneas domésticas e internacionales debe:

1) Que sea impartido por un piloto chequeador que esté actualmente calificado en la ruta y en el avión; y

2) Que consista en un vuelo regular sobre una parte de la ruta aérea de la aerolínea a la cual el piloto es asignado normalmente;

c) El Chequeo de línea de piloto chequeador al mando para pilotos de los explotadores aéreos debe ser:

1) Dado por un piloto inspector que esté actualmente calificado en la aeronave; y

2) Que consista en un vuelo sobre una parte del país o de un Estado extranjero en el cual puede ser asignado.

121.441 Chequeos de proficiencia.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona puede brindar sus servicios como tripulante de vuelo requerido, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente ya sea el chequeo de proficiencia o un curso de entrenamiento de simulador, aprobado bajo 121.409 como sigue:

1) Para un piloto al mando, un chequeo de proficiencia dentro de los doce (12) meses calendario anteriores y en adición dentro de los seis (6) meses calendario anteriores ya sea un chequeo de proficiencia o un entrenamiento en simulador;

2) Para todos los otros pilotos:

i) Dentro de los doce (12) meses calendario anteriores ya sea un chequeo de proficiencia o un curso de entrenamiento de simulador orientado a la línea de vuelo, como está prescrito en 121.409; y

b) Excepto como está prescrito en los párrafos (c) y (d) de esta sección, un chequeo de proficiencia debe reunir los siguientes requisitos:

1) Debe incluir cuando menos los procedimientos y maniobras prescritas en el Apéndice "F" de este RAD, a menos que específicamente, esté previsto en ese Apéndice;

2) Debe ser impartido por un piloto inspector chequeador o por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Un simulador de avión aprobado u otro equipo de entrenamiento apropiado puede ser usado en la conducción de un chequeo de proficiencia como lo prevé el Apéndice "F" de este RAD.

d) Una persona impartiendo un chequeo de proficiencia puede a discreción obviar cualquier maniobra o procedimiento a su discreción, siempre que en el Apéndice "F" de este RAD, se especifiquen las maniobras y procedimientos autorizadas a ser obviada a discreción del inspector, si:

1) La Autoridad de Aviación Civil no requiere la ejecución específica de la maniobra o procedimiento en particular;

2) El piloto que está siendo chequeado es al momento del chequeo empleado como piloto por el titular de certificado; y

3) El piloto que está siendo chequeado, está actualmente calificado para operaciones bajo este RAD, en el tipo particular de avión y posición de tripulante de vuelo o haya dentro de los seis (6) meses calendario anteriores, completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado para el tipo de avión en particular.

e) Si el piloto siendo chequeado falla alguna de las maniobras requeridas, la persona conduciendo el chequeo de proficiencia, puede impartir entrenamiento adicional al piloto durante el curso del chequeo de proficiencia. En adición de repetir las maniobras falladas, la persona impartiendo el chequeo de proficiencia puede requerir al piloto que está siendo chequeado que repita cualquier maniobra que encuentre necesario para determinar la proficiencia del piloto. Si el piloto que está siendo chequeado no puede demostrar el rendimiento satisfactorio a la persona que está conduciendo el chequeo, el titular del certificado no debe usarlo, ni esa persona debe servir en operaciones bajo este RAD, hasta que no complete satisfactoriamente el chequeo de proficiencia.

Sin embargo, todo el chequeo de proficiencia, otro que no sea el chequeo inicial de proficiencia para el segundo al mando requerido por esta sección, puede ser conducido en un simulador visual aprobado, si el piloto que está siendo chequeado efectúa por lo menos dos aterrizaje en el avión apropiado durante un chequeo de línea u otro chequeo conducido por un piloto chequeador, el piloto al mando puede observar y certificar el cumplimiento satisfactorio de esos aterrizajes efectuados por el segundo al mando.

Si el chequeo de proficiencia del piloto es conducido de acuerdo con este párrafo, el próximo chequeo de proficiencia requerido para ese piloto debe ser conducido del mismo modo o de acuerdo con el Apéndice "F" de este RAD, o un curso de entrenamiento en un simulador visual del avión bajo 121.409, puede ser sustituido por esto.

121.443 Calificación piloto al mando: Rutas y aeropuertos.

a) Todo titular de certificado debe proveer un sistema aceptable a la Autoridad de Aviación Civil, para diseminar la información requerida por el párrafo (b) de esta sección al piloto al mando y al personal aprobado de operación de vuelo. El sistema debe además proveer un medio aceptable para demostrar que cumple con 121.409.

b) Ningún titular de certificado debe usar a una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando, a menos que el titular del certificado proporcione a esa persona la información actualizada concerniente a las siguientes materias pertinentes a las áreas sobre las cuales esa persona va a servir y para todo aeropuerto y área de terminal en la cual esa persona va a operar y asegura que esa persona tiene el conocimiento adecuado y la habilidad para usar la siguiente información:

1) Características meteorológicas apropiadas a la temporada;

2) Facilidades de navegación;

3) Procedimientos de comunicación incluyendo ayudas visuales de los aeropuertos;

4) Clases de terrenos y obstrucciones;

5) Alturas mínimas para la seguridad de vuelo;

6) Procedimientos de llegada y salida en ruta y en el área de la terminal, procedimientos de espera y procedimientos de aproximación por instrumentos para los aeropuertos;

7) Areas congestionadas y diagrama de todo aeropuerto en el área de la terminal en la cual el piloto va a operar; y

8) Avisos de información para los pilotos.

121.445 Calificación de aeropuertos para piloto al mando: Áreas especiales y aeropuertos.

a) La Autoridad de Aviación Civil puede determinar que, ciertos aeropuertos debido a situaciones geográficas, tales como terreno circundante, obstrucciones o procedimientos complicados de aproximación y despegue, son aeropuertos que requieren calificaciones especiales de aeropuertos, y que ciertas áreas o rutas, o ambas, requieren un tipo de calificación de navegación especial.

b) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando hacia o desde un aeropuerto determinado que, requiere calificación especial de aeropuerto, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores:

1) El piloto al mando o segundo al mando haya efectuado una entrada a ese aeropuerto incluyendo un despegue y un aterrizaje, sirviendo como piloto;

2) El piloto al mando sea calificado por medio de exposiciones gráficas aceptables a la Autoridad de Aviación Civil, para ese aeropuerto en particular.

c) El párrafo (b) de esta sección no aplica cuando una entrada a ese aeropuerto, incluyendo un despegue o un aterrizaje se efectúa con el techo de nubes en ese aeropuerto por encima de 1,000 pies de la altura mínima en ruta (MEA) más baja o de la altura inicial para la aproximación y la visibilidad de 3 millas.

d) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando entre aeropuertos sobre rutas o áreas que requieran calificación de un tipo especial de navegación, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores esa persona haya demostrado calificación en el sistema de navegación aplicable de una manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil, por medio de uno de los siguientes métodos:

1) Volando sobre una ruta o área como piloto al mando usando los sistemas especiales de navegación aplicables;

2) Volando sobre una ruta o área como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto chequeador usando el sistema especial de navegación;

3) Completando los requisitos del programa de entrenamiento del Apéndice "G" de este RAD.

121.453 Calificación de ingeniero de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe usar una persona y ninguna persona debe fungir como ingeniero de vuelo de un avión, a menos que dentro de los seis (6) meses calendario anteriores haya tenido por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo como ingeniero de vuelo en ese tipo de avión o el titular de certificado o la Autoridad de Aviación Civil, le haya efectuado un chequeo en el tipo de avión y determinado que está familiarizado y es competente con toda la información especial actualizada y con los procedimientos operacionales.

b) Un chequeo en vuelo impartido de acuerdo con el párrafo 121.425 (a)(2), cumple los requisitos del párrafo (a) de esta sección.

121.455 Uso de drogas prohibidas.

a) Esta sección, se aplica a personas que realizan una función, listada en el Apéndice "I" de este RAD, para el titular de certificado o explotador. Para el propósito de esta sección una persona que realiza dicha función de acuerdo a un contrato con el titular de certificado o explotador se considera que está realizando esa función para el titular del certificado o explotador.

b) Ningún titular de certificado o explotador debe, a sabiendas, usar una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado o explotador, tanto directamente o por contrato, ninguna función listada en el Apéndice "I" de este RAD, mientras esa persona tiene en su sistema (él o ella), una droga prohibida como está definido en ese Apéndice.

c) Ningún titular de certificado o explotador debe, a sabiendas, usar una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado o explotador, tanto directamente o por contrato, ninguna función sensible para la seguridad si esa persona tuvo un resultado positivo en la prueba de droga o ha rehusado someterse a una prueba de droga requerida por el Apéndice "I" de este RAD, y la persona no ha llenado los requisitos del Apéndice "I", para retornar a la realización de tareas sensibles a la seguridad.

121.457 Comprobaciones sobre drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador debe chequear a todos sus empleados que realicen una o varias de las funciones prescritas en el Apéndice "I" de este RAD, de acuerdo con ese Apéndice.

b) Ningún titular de certificado debe usar un contratista para efectuar una función prescrita en el Apéndice "I" de este RAD, a menos que el contratista chequee a cada empleado realizando dicha función para el titular del certificado o explotador de acuerdo con ese Apéndice.

121.458 Uso o abuso del alcohol.

a) Generalidad: Esto aplica a empleados que realizan una función prescrita en el Apéndice "J" de este RAD, para un titular de certificado o empleados cubiertos.

Para el propósito de esta sección, una persona que cumpla con la definición de empleado cubierto en el Apéndice "J", se considera que está realizando la función para el titular del certificado.

b) Concentración de alcohol: Ningún empleado cubierto debe reportarse a una labor o permanecer en labor que requiera realizar funciones sensibles a la seguridad, mientras tenga una concentración de alcohol de 0.04 ó mayor, asimismo, ningún titular de certificado que tenga conocimiento actual de que un empleado tiene una concentración de alcohol de 0.04 ó mayor, debe permitir al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

c) Uso en servicio: Ningún empleado cubierto debe usar alcohol mientras está realizando funciones sensibles a la seguridad, asimismo, ningún titular de certificado que tenga conocimiento actual de que un empleado cubierto está usando alcohol mientras realiza funciones sensibles a la seguridad debe permitir al empleado continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

d) Uso antes de servicio:

1) Ningún empleado cubierto debe realizar deberes de tripulante auxiliar de cabina dentro de ocho (8) horas después de usar alcohol, asimismo, ningún titular de certificado, teniendo conocimiento actual de que dicho empleado ha usado alcohol dentro de las ocho (8) horas, debe permitir al empleado realizar o continuar realizando las tareas especificadas;

2) Ningún empleado cubierto debe realizar tareas sensibles a la seguridad que no sean las especificadas en el párrafo (d)(1) de esta sección, durante cuatro (4) horas después de haber usado alcohol, asimismo ningún titular de certificado, teniendo conocimiento actual de que un empleado ha usado alcohol durante cuatro (4) horas, debe permitir al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

e) Uso después de un accidente: Ningún empleado que tenga conocimiento actual de un accidente que envuelva un avión para la cual él o ella ha realizado funciones sensibles a la seguridad o próximo al momento del accidente, no debe usar alcohol durante ocho (8) horas después del accidente, a menos que él o ella se le haya hecho un chequeo post accidente de acuerdo al Apéndice "J" de este RAD, o el empleador haya determinado que el trabajo del empleado no pudo contribuir con el accidente.

f) Rehusarse o someterse a un chequeo de alcohol requerido: Ningún empleado cubierto debe rehusar someterse a un exámen post accidente al azar por sospecha razonable o una prueba de alcohol requerida bajo el Apéndice "J" de este RAD, asimismo, ningún titular de certificado debe permitir a un empleado que rehuse someterse a dicho chequeo, realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

121.459 Prueba por el abuso del alcohol.

a) Todo titular de certificado debe establecer un programa de prevención de mal uso del alcohol, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice "J" de este RAD.

b) Ningún titular de certificado debe usar una persona la cual cubre la definición de empleado cubierto en el Apéndice "J", para realizar una función sensible a la seguridad prescrita en el Apéndice "J", a menos que esa persona sea sujeta a pruebas de mal uso de alcohol de acuerdo con lo prescrito en ese Apéndice.

Sección "P" - Calificación del Despachador de Aeronaves y Limitaciones de Tiempo de Servicio. Explotadores Domésticos e Internacionales

121.461 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las calificaciones y limitaciones de servicio para despachadores de aeronaves en operaciones de aerolíneas domésticas e internacionales.

121.463 Calificación de los despachadores de aeronaves.

a) La aerolínea doméstica o internacional no debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronaves en categoría de transporte impulsado por turbina, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente lo siguiente:

1) Entrenamiento inicial de despachador, excepto aquellas personas que hayan completado satisfactoriamente entrenamiento de despachador para otro tipo de avión impulsado por turbina, que sólo necesita completar el entrenamiento de transición apropiado;

2) Familiarización operacional que consista en cinco (5) horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo este RAD, excepto que esa persona puede servir como despachador de aeronave sin cumplir con este requisito por un período de 90 días después de la introducción inicial al avión en operaciones conducido bajo este RAD.

b) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave para un tipo de avión en particular, a menos que esa persona haya con respecto a ese avión, completado satisfactoriamente diferencias de entrenamiento, si aplican.

c) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario anteriores haya completado familiarización operacional consistente en cinco (5) horas observando desde la cabina de vuelo en operaciones conducidas bajo este RAD, en uno de los tipos de aviones que él despachará.

d) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe usar una persona y ninguna persona debe servir como despachador de aeronave para despachar aviones operando bajo este RAD, a menos que la aerolínea haya determinado que el despachador está familiarizado con los procedimientos operacionales esenciales para la operación en ese segmento sobre el cual él ejerce su autoridad de despacho.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Toda aerolínea doméstica o internacional debe establecer el período de servicio diario para un despachador de forma que comience a una hora determinada que le permita al despachador

familiarizarse completamente con las condiciones meteorológicas anticipadas y existentes a lo largo de la ruta. Antes de despachar cualquier avión el despachador debe permanecer en su puesto de servicio hasta que todo avión despachado por él haya completado su vuelo o hasta que sea relevado por otro despachador calificado.

b) Excepto en casos de circunstancias o condiciones de emergencia, fuera del control de la aerolínea, lo siguiente debe cumplirse:

1) Ninguna aerolínea doméstica o internacional debe programar a un despachador por más de diez (10) horas consecutivas de servicio;

2) Si un despachador es programado por más de diez (10) horas de servicio en veinticuatro (24) horas consecutivas, la aerolínea debe proveerle un descanso mínimo de ocho (8) horas al momento o antes de cumplir las diez (10) horas de servicio; y

3) Todo despachador debe ser relevado de todo servicio con la aerolínea, de acuerdo a lo estipulado en el Código de Trabajo de la República Dominicana.

121.467 Auxiliares de a bordo o Tripulantes de Cabina, limitaciones de tiempo de servicios, requisitos de descanso: Vuelos domésticos, internacionales y no regulares.

a) Para los fines de esta sección:

Día calendario: Significa el período de tiempo transcurrido, utilizando el tiempo universal coordinado o tiempo local, que comienza a media noche y termina veinticuatro (24) horas después en la próxima media noche.

Período de servicio: Significa el período de tiempo transcurrido entre la presentación para una asignación que involucra el tiempo de vuelo y el relevo de esa asignación por el explotador doméstico, internacional o no regular. El tiempo es calculado usando bien sea, el tiempo universal coordinado o tiempo local para reflejar el tiempo total transcurrido.

Período de descanso: Significa el período libre de toda obligación de realizar servicio para un explotador doméstico, internacional o no regular, y libre de toda responsabilidad de trabajo o servicio si surge la ocasión.

b) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta sección, un explotador doméstico, internacional o no regular debe asignar un período de servicio a un auxiliar de a bordo sólo cuando los requisitos de descanso de este párrafo sean cumplidos:

1) Excepto como está prescrito en los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, ningún explotador doméstico, internacional o no regular debe asignar a un auxiliar de a bordo a un período de servicio programado que sea más de 14 horas;

2) Excepto como está prescrito en el párrafo (b)(3) de esta sección, a un auxiliar de a bordo programado para un período de servicio de catorce (14) horas o menos

como está estipulado bajo el párrafo (b)(1) de esta sección, se le debe dar un período de descanso programado de por lo menos nueve (9) horas consecutivas. Este período de descanso debe tomar lugar entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período de servicio;

3) El período de descanso requerido bajo el párrafo (b)(2) de esta sección, puede ser programado o reducido a ocho (8) horas consecutivas si el auxiliar de a bordo se le provee un subsiguiente período de descanso de por lo menos diez (10) horas consecutivas. Este subsiguiente período de descanso debe estar programado para comenzar no más tarde que veinticuatro (24) horas después del inicio del período del descanso reducido y debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período;

4) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un auxiliar de a bordo, a un período de servicio programado por más de catorce (14) horas, pero no más de dieciséis (16) horas, si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio, por lo menos un auxiliar de a bordo en adición al mínimo de auxiliares de a bordo requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio requerido bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

5) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un auxiliar de a bordo a un período de servicio programado que exceda las dieciséis (16) horas, pero no más de dieciocho (18) horas, si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio por lo menos dos auxiliares de a bordo en adición al mínimo de auxiliares de a bordo requerido para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

6) Un explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un auxiliar de a bordo un período de servicio programado que incluye un período de más de dieciocho (18) horas pero no más de veinte (20) horas, uno o más vuelos que aterrizan o despegan fuera de los límites geográficos de la República Dominicana, y si el explotador ha asignado al vuelo o vuelos, por lo menos, tres (3) auxiliares de a bordo. En adición al mínimo de auxiliares de abordo requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones de operaciones del explotador;

7) Excepto como está prescrito en el párrafo (b)(8) de esta sección, un auxiliar de a bordo programado a un período de servicio de más de catorce (14) horas pero no más de veinte (20) horas, como está prescrito en los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, se le debe conceder un período de descanso programado de por lo menos doce (12) horas consecutivas. Este período de descanso debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del subsiguiente período de servicio;

8) El período de descanso requerido bajo el párrafo (b)(7) de esta sección, puede ser programado o reducido a diez (10) horas consecutivas si al auxiliar de a bordo se le proporciona un subsiguiente período de descanso programado para comenzar no

más tarde que veinticuatro (24) horas, después del inicio del período de descanso reducido y debe ocurrir entre la terminación del período de servicio programado y el inicio del período del subsiguiente servicio;

9) No obstante los párrafos (b)(4), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, si un explotador doméstico, internacional o no regular elige reducir el período de descanso a diez (10) horas como está prescrito por el párrafo (b)(8) de esta sección, el explotador puede no programar a un auxiliar de a bordo para un período de veinticuatro (24) horas, comenzando después del inicio del período de descanso reducido;

10) Ningún explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un auxiliar de a bordo algún período de servicio, a menos que dicho auxiliar de a bordo haya tenido por lo menos el descanso mínimo requerido bajo esta sección;

11) Ningún explotador doméstico, internacional o no regular puede asignar a un auxiliar de a bordo para efectuar un servicio con el explotador durante cualquier período de descanso requerido;

12) El tiempo gastado en transportación no local que un explotador doméstico, internacional o no regular requiere de un auxiliar de a bordo a un aeropuerto donde dicho auxiliar de a bordo va a prestar servicio en un vuelo como tripulante o desde un aeropuerto donde el auxiliar de a bordo fue relevado de servicio para retornar a la estación permanente del auxiliar de a bordo (home station), no está considerado como parte de un período de descanso;

13) Todo explotador doméstico, internacional o no regular debe relevar a todo auxiliar de a bordo comprometido en el transporte aéreo, de todos los servicios adicionales por lo menos veinticuatro (24) horas consecutivas durante cualesquiera siete (7) días calendario consecutivos;

14) Un auxiliar de a bordo no está considerado a estar programado para servicio en exceso de las limitaciones del período de servicio si los vuelos a que está asignado están programados y normalmente terminan dentro de las limitaciones pero debido a circunstancia fuera del control del explotador doméstico, internacional o no regular, tales como condiciones meteorológicas adversas, no están a la hora de salida esperados, llegan a su destino dentro del tiempo programado.

c) A pesar del párrafo (b) de esta sección, un explotador doméstico, internacional o no regular, puede aplicar el tiempo de vuelo y limitaciones de servicio de tripulante de vuelo y requisitos de descanso de este RAD para auxiliares de a bordo para todas las operaciones conducidas bajo este RAD, siempre que:

1) El titular del certificado establezca procedimientos escritos que:

i) Apliquen a todos los auxiliares de a bordo utilizados en la operación del titular de certificado;

Prohibida su Reproducción

ii) Incluyan los requisitos del tripulante de a bordo contenidos en la sección "Q", "R" o "S" de este RAD, como sean convenientes, para la operación que está siendo conducida excepto que las facilidades de descanso de a bordo del avión no sean requeridas;

iii) Incluyan disposiciones para agregar un auxiliar de a bordo al requisito mínimo de auxiliares de a bordo por todo tripulante de vuelo que está en exceso del número mínimo requerido en la hoja de datos del certificado de tipo y quien está asignado al avión bajo las disposiciones de las secciones "Q", "R" ó "S", como sean aplicables, de este RAD;

iv) Sean aprobados por la Autoridad de Aviación Civil y estén descritos o referenciados en las especificaciones de operaciones del titular de certificado; y

2) En cualquier momento que la Autoridad de Aviación Civil, considere que las revisiones son necesarias para la continua adecuación de los procedimientos escritos que son requeridos por el párrafo (c)(1) de esta sección que se le había concedido la aprobación final, el titular de certificado debe, después de una notificación de la Autoridad de Aviación Civil hacer cualquier cambio en los procedimientos que sean considerados necesarios por él. En el transcurso de treinta (30) días después que el titular de certificado recibe esa notificación, él puede remitir una petición para que se reconsidere la notificación con la oficina de la Autoridad de Aviación Civil que está a cargo de la inspección general de las operaciones del titular de certificado. La remisión de una petición para reconsiderar, deja la notificación pendiente de la decisión de la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo, si la Autoridad de Aviación Civil considera que una emergencia requiere acción inmediata en el interés de la seguridad, puede mediante una explicación de las razones, requerir un cambio efectivo sin demora.

Sección "Q" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso. Explotadores Aéreos Domésticos

121.470 Aplicabilidad.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los tripulantes de vuelo.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "R" - Limitaciones de Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos Internacionales

121.480 Aplicabilidad.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de uno o dos pilotos.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.483 Limitaciones de tiempo de vuelo: Dos pilotos y un tripulante adicional.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tres o más pilotos y un tripulante adicional.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.487 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos con servicio no asignado regularmente.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.489 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.491 Limitación de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead heading).

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.493 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingeniero de vuelo.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "S" - Limitaciones del Tiempo de Vuelo. Explotadores Aéreos No Regulares

121.500 Aplicabilidad.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.503 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos/aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.505 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.507 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres pilotos: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.509 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de cuatro pilotos: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.511 Limitaciones de tiempo de vuelo: Ingenieros de vuelo: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.513 Limitaciones de tiempo de vuelo: Internacional y de ultramar.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.515 Limitaciones de tiempo de vuelo: Todos los tripulantes: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.517 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otros vuelos comerciales: Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.519 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transportación de tripulante no en servicio (dead heading): Aviones.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.521 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de dos pilotos y un tripulante adicional como sea requerido.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.523 Limitaciones de tiempo de vuelo: Tripulación de tres o más pilotos y tripulantes adicionales como sean requeridos.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

121.525 Limitaciones de tiempo de vuelo: Pilotos que prestan servicios en más de una clase de tripulaciones de vuelo.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "T" - Operaciones de Vuelo

121.531 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para las operaciones de vuelo que aplican a todos los titulares de certificado.

121.533 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas domésticas.

a) Toda aerolínea doméstica es responsable por el control operacional.

b) El capitán (piloto al mando) y el despachador de aeronave, son conjuntamente responsables de la planificación del prevuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo, de acuerdo con este Reglamento y de las especificaciones de operaciones.

c) El despachador de aeronaves es responsable por:

1) Controlar el progreso de todo vuelo;

2) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y

3) Cancelar o redespachar un vuelo que en su opinión y la del capitán (piloto al mando) el vuelo no debe operarse o no debe seguir operando con seguridad como se planificó o se autorizó.

d) Todo capitán (piloto al mando) de un avión está durante el tiempo de vuelo, al mando de la aeronave y su tripulación y es responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulación, carga y la aeronave. El capitán (piloto al mando) tiene el control completo sin limitaciones y autoridad en la preparación del avión, sobre todo miembro de la tripulación y los deberes, tengan o no un certificado valido autorizándolos a realizar los deberes de esos miembros de la tripulación, durante el tiempo de vuelo.

e) Todo capitán (piloto al mando) de un avión, es responsable de la planificación de prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con la Autoridad de Aviación Civil y las especificaciones de operaciones.

f) Ningún piloto puede operar un avión de manera descuidada o temeraria de forma que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

121.535 Responsabilidad del control operacional: Aerolíneas internacionales.

a) Toda aerolínea internacional es responsable del control operacional.

b) El capitán (piloto al mando) y el despachador de aeronave son conjuntamente responsables de la planificación del prevuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo de acuerdo a las regulaciones y de las especificaciones de operación.

c) El despachador de aeronave es responsable por:

1) Controlar el progreso de todo vuelo;

2) Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo; y

3) Cancelar o redespachar un vuelo si, en su opinión o la opinión del capitán (piloto al mando), el vuelo no debe operar o seguir operando con seguridad tal como se planificó o se autorizó.

d) Todo capitán (piloto al mando) de una aeronave es durante el tiempo de vuelo el responsable de la aeronave y su tripulación; es responsable además de la seguridad de los pasajeros y la carga.

e) Todo capitán (piloto al mando) tiene el control completo y la autoridad en la operación de la aeronave sin limitaciones, sobre otros miembros de la tripulación y sus deberes durante el tiempo de vuelo, tengan o no esos tripulantes un certificado valido autorizándolo a efectuar los deberes asignados.

f) Ningún piloto debe operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma tal que pueda poner en peligro vidas y propiedades.

121.537 Responsabilidad de control operacional: Explotadores aéreos no regulares.

a) Todo explotador aéreo:

1) Es responsable del control operacional;

2) Debe listar las personas autorizadas por él, para ejercer control operacional en su manual de operaciones del explotador.

b) El capitán (piloto al mando) y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo de acuerdo con este RAD y las especificaciones de operaciones. El director de operaciones puede delegar las funciones para la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo, pero no debe delegar la responsabilidad de esas funciones.

c) El director de operaciones es responsable por la cancelación, desvío o demora de un vuelo, si en su opinión o la opinión del capitán (piloto al mando), el vuelo no puede operar o continuar operando con seguridad, tal como se proyectó o se autorizó. El director de operaciones es responsable de asegurar que todo vuelo sea controlado por lo menos en lo siguiente:

1) Salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias y cualquier desviación;

2) Mantenimiento y atrasos mecánicos encontrados en los lugares de origen, destino y paradas intermedias;

3) Cualquier condición conocida que pueda afectar adversamente la seguridad del vuelo.

d) Todo capitán (piloto al mando) de un avión está durante el tiempo operación, al mando de la aeronave y su tripulación; y es responsable de la seguridad de los pasajeros, la tripulación, la carga y la aeronave. El capitán (piloto al mando) tiene el control completo y la autoridad en la preparación de la aeronave, sobre todos los miembros de la tripulación y sus deberes, tenga o no un certificado válido autorizándolo a realizar los deberes que esos miembros de la tripulación tienen asignados durante el tiempo de vuelo.

e) Todo capitán (piloto al mando) de una aeronave es responsable de la planificación de prevuelo y la operación del vuelo de acuerdo con las regulaciones de la Autoridad de Aviación Civil y las especificaciones de operaciones.

f) Ningún piloto debe operar una aeronave de manera descuidada o temeraria de forma tal que pueda poner en peligro vidas o propiedades.

121.538 Seguridad de aviones.

Los titulares de certificados conduciendo operaciones bajo este RAD deben cumplir con los requisitos de seguridad establecido en el RAD 108 de este Reglamento.

121.539 Notificación de operaciones.

Todo titular de certificado debe notificar a su personal de operaciónes, de todos los cambios en equipo y procedimiento operacional, incluyendo todo cambio conocido en el uso de ayudas a la navegación, aeropuerto, procedimientos del control del transito aéreo, regulaciones, condiciones meteorológicas conocidas y las irregularidades en tierra y facilidades de navegación.

121.541 Itinerarios de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Al establecer itinerarios operacionales de vuelo, toda aerolínea internacional y doméstica deberá permitir suficiente tiempo en las paradas intermedias para darle el servicio correspondiente a los aviones y considerar los vientos prevalecientes en la ruta y la velocidad crucero del tipo de avión que utiliza.

121.542 Responsabilidades de los tripulantes de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe requerir a ningún miembro de la tripulación de vuelo y ningún miembro de la tripulación de vuelo, debe efectuar ninguna función durante la fase crítica de vuelo, que no sea la requerida para la operación segura del avión. Durante la fase crítica no de

efectuarán funciones a bordo como propaganda para la compañía, ventas de productos o requisitos para la cocina del avión (galley), enseñar puntos de interés turístico, llenar los formularios de orden de pago y cualquier otra función que no sean las relacionadas a la seguridad del vuelo.

b) Ningún tripulante de vuelo debe comprometerse y ningún capitán (piloto al mando) debe permitir ninguna actividad durante una fase critica del vuelo, que pueda distraer cualquier tripulante de vuelo de la ejecución de sus deberes o pueda interferir en cualquier forma con la conducción apropiada de sus deberes, tales como comer, participar de conversaciones sin importancia dentro de la cabina de mando, o comunicaciones sin importancia entre la cabina de pasajeros y la cabina de mando; y la lectura de publicaciones no relacionadas con la conducción apropiada del vuelo, y que no son requeridas para la seguridad del vuelo.

c) Para el propósito de esta sección, fase crítica de vuelo es: La fase de operación de todas las operaciones en tierra, en vuelo, que incluye a rodaje (taxeo), despegue, aterrizaje y todas otras operaciones de vuelo conducidas por debajo de 10,000 pies, excepto en velocidad de crucero.

Nota: "Rodaje (taxeo) está definido como el movimiento de un avión con la potencia de sus motores bajo sus propias fuerzas sobre la superficie de un aeropuerto".

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.

a) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, todo miembro de la tripulación de vuelo de servicio en la cabina de vuelo debe permanecer en su puesto de servicio asignado, con sus cinturones de seguridad abrochados durante el despegue, aterrizaje y mientras esté en ruta.

b) Un miembro de la tripulación de vuelo puede dejar su posición de servicio asignado, siempre que:

1) La ausencia del tripulante no es necesaria para la ejecución de funciones en conexión con la operación del avión;

2) La ausencia del tripulante es para hacer sus necesidades fisiológicas;

3) El miembro de la tripulación está tomando un período de descanso y el relevo ha sido proporcionado:

i) En el caso del capitán (piloto al mando), durante la parte de crucero del vuelo, por un piloto que posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y la habilitación aprobada actualizada y calificado como capitán piloto al mando (PIC) o piloto segundo al mando y está calificado por el explotador como en ese avión durante la parte de la ruta del vuelo. El segundo al mando para actuar como capitán (piloto al mando) en ruta no necesita haber completado los siguientes requisitos de piloto al mando PIC: El entrenamiento de vuelo recurrente cada seis (6) meses requeridos por el párrafo 121.433 (c)(1)(iii). La experiencia operacional requerida por la 121.434; los despegues y aterrizajes requeridos por la sección 121.439, y

la inspección (chequeo) en línea requerido por la sección 121.439, y la verificación de proficiencia cada seis (6) meses o el entrenamiento en simulador requerido por el párrafo 121.441 (a)(1); y:

ii) En el caso del piloto segundo al mando (SIC), por un piloto calificado para actuar como (SIC) de ese avión durante las operaciones en ruta. No obstante el piloto de relevo no necesita llenar los requisitos de experiencias requerida en el párrafo 121.439 (b).

121.545 Manipulación de los controles de vuelo.

Ningún capitán (piloto al mando) debe permitir que ninguna persona manipule los controles del avión en vuelo, tampoco, ninguna persona debe manipular los controles del avión, a menos que esa persona sea:

a) Un piloto calificado para procedimiento de operación de la aeronave.

b) Un piloto de seguridad autorizado, representante de la Autoridad de Aviación Civil que está autorizado por el capitán (piloto al mando) y está habilitado en la aeronave y que está inspeccionando las operaciones de vuelo; o:

c) Un piloto de otro titular de certificado que tiene la autorización del capitán y está habilitado en esa aeronave.

121.547 Admisión a la cabina de vuelo.

a) Ninguna persona debe admitir a una persona en la cabina de vuelo de una aeronave, a menos que la persona admitida sea:

1) Un miembro de la tripulación;

2) Un Inspector de vuelo designado por la Autoridad de Aviación Civil y que está desempeñando funciones oficiales para la Autoridad de Aviación Civil;

3) Agente o autoridad del gobierno de la República Dominicana, en misión oficial, un empleado del titular de certificado emitido bajo este Reglamento o un empleado de una empresa de aeronáutica que tiene permiso del capitán y que sus deberes son tales que su admisión a la cabina de vuelo es necesaria, o ventajosa para la seguridad de las operaciones; o

4) Cualquier persona que tiene el permiso del capitán y esté específicamente autorizado por la gerencia del titular del certificado y por la Autoridad de Aviación Civil.

El párrafo (a)(2) de esta sección no limita la autoridad de emergencia del capitán piloto al mando (PIC) para excluir a cualquier persona de la cabina de vuelo, por el interés en la seguridad del vuelo.

b) Para el propósito del párrafo (a)(3) de esta sección, agentes o autoridad del gobierno de la República Dominicana que tienen responsabilidades con asuntos relacionados de seguridad, empleados del titular de certificado, cuya eficiencia sería aumentada con la familiaridad de las condiciones de vuelo, pueden ser admitidas por el titular de certificado.

Sin embargo el titular de certificado no debe admitir empleados de tráfico, ventas u otros departamentos que no están directamente relacionados con las operaciones del vuelo, a menos que sean elegibles, bajo el párrafo (a)(4) de esta sección.

c) Ninguna persona debe admitir a una persona en la cabina de vuelo, a menos que haya un asiento disponible para uso de esa persona en la cabina de pasajeros, excepto que sea:

1) Un inspector chequeando la línea aérea de acuerdo con el párrafo (a)(2) de esta sección;

2) Un controlador de tránsito aéreo empleado por el gobierno de la República Dominicana quien está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, para observar los procedimientos de ATC (Control de Trafico Aéreo);

3) Un técnico aéreo aeronáutico calificado, empleado por el explotador y que sus deberes y obligaciones requieren una licencia de técnico aeronáutico;

4) Un técnico aeronáutico certificado, empleado por otro titular de certificado y que sus deberes y obligaciones con esa aerolínea, requieren una licencia de técnico aeronáutico y quien está autorizado por el titular de certificado que está operando la aeronave para hacer un viaje especifico sobre una ruta;

5) Empleado del titular de certificado operando la aeronave siempre que sus deberes estén directamente relacionados con la conducción o planificación de operaciones de vuelo o del control de los equipos de la aeronave, o procedimientos de operación, si su presencia en la plataforma de vuelo es necesaria para ejercer sus deberes y él ha sido autorizado por un supervisor responsable, listado en el manual de operaciones con esa autoridad; y

6) Representante técnico del fabricante de la aeronave o sus componentes, que por sus deberes está directamente relacionado con el control en vuelo del equipo de la aeronave o procedimientos de operación, si su presencia en la cabina de vuelo es necesaria para ejercer sus deberes y haya sido autorizado por escrito por la Autoridad de Aviación Civil y por un supervisor responsable del departamento de operaciones del titular de certificado, listado en el manual de operaciones con esa autoridad.

121.548 Credenciales de inspectores de operaciones de líneas aéreas: Admisión a la cabina de vuelo.

Toda vez que esté en el desempeño de sus deberes de conducir una tarea asignada, a un inspector de la Autoridad de Aviación Civil, se le debe conceder acceso libre e ininterrumpido a la cabina de vuelo de esa aeronave, siempre que el mismo presente credencial al capitán (piloto al mando) de una aeronave operada por un explotador aéreo.

121.549 Equipo de vuelo de los tripulantes.

a) El capitán (piloto al mando) debe asegurarse que las cartas aeronáuticas apropiadas actualizadas, ayudas de navegación y procedimientos de aproximación por instrumentos, están a bordo del avión para todo vuelo y además estos elementos están en posesión de todos los pilotos programados para el vuelo.

b) El tripulante debe, tener rápidamente disponible para su uso en todo vuelo, una linterna de mano que esté en buenas condiciones de uso.

121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Cuando un titular del certificado, conduciendo operaciones domésticas o internacionales está en conocimiento de condiciones, incluyendo condición de aeropuerto y pista de aterrizaje, que pueden ser potencialmente peligrosas para la seguridad de las operaciones, deberá restringir o suspender las operaciones hasta que tales condiciones sean corregidas.

121.553 Restricción o suspensión de operaciones: Explotadores aéreos no regulares.

Cuando un explotador aéreo no regular, o el capitán (piloto al mando) está en conocimiento de que las condiciones del aeropuerto y la pista de aterrizaje, pueden ser potencialmente peligrosas para la seguridad de operaciones, el explotador no regular o el piloto al mando, de acuerdo al caso, podrán restringir o suspender las operaciones hasta que tales condiciones que sean corregidas.

121.555 Cumplimiento con las rutas aprobadas y limitaciones: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Ningún piloto debe operar un avión de categoría transporte:

a) Sobre una ruta o segmento de ruta, a menos que esté establecido en las especificaciones de operación aprobadas de la aerolínea doméstica o internacional; o

b) En otras que no estén de acuerdo con las limitaciones de las especificaciones de operaciones aprobadas.

121.557 Emergencias: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el piloto al mando (PIC) puede tomar cualquier acción que considere necesaria, de acuerdo con las circunstancias. En tal caso él puede desviarse de los métodos y procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y las regulaciones de aviación civil y especificaciones de operaciones, al extremo que él considere necesario para resolver la situación dentro de los parámetros posibles de seguridad.

b) En una situación de emergencia que ocurra durante el vuelo, que requiere inmediata acción y decisión por un despachador de aeronave y que sea de su conocimiento, el despachador de aeronave le comunicará y aconsejará al capitán piloto al mando (PIC) de la emergencia, cerciorándose de la decisión del capitán (piloto al mando) y deberá registrar tal decisión. Si el despachador de aeronave no se puede comunicar con el piloto, él declarará la emergencia y tomará cualquier acción que él considere necesario de acuerdo a las circunstancias.

c) Toda vez que un piloto al mando o despachador ejerza la autoridad de emergencia, debe mantener comunicación apropiada con el ATC y centro de despacho informándolos sobre progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia debe enviar un reporte por escrito de cualquier desviación a través del gerente de operaciones de la aerolínea a la Autoridad de Aviación Civil. Un despachador enviará su reporte dentro de los diez (10) días después de la fecha de la emergencia y el capitán (piloto al mando) debe enviar su reporte dentro de los diez (10) días después de retornar a su base principal.

121.559 Emergencias: Explotadores aéreos no regulares.

a) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el capitán (piloto al mando) puede tomar la acción que él considere necesario bajo la circunstancia. En tal caso, él puede desviarse de los procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y de las regulaciones de aviación civil y especificaciones de operación, al extremo requerido que él considere necesario para la seguridad del vuelo.

b) En una situación de emergencia que se presente durante el vuelo que requiera decisión y acción inmediata por el personal de administración apropiado y que sea conocido por ese personal en el caso de operaciones conducidas con un sistema de seguridad de vuelo, ésas personas deben avisar al capitán (piloto al mando) de la emergencia, comprobarán la decisión del capitán (piloto al mando), y registrarán las decisiones del mismo. Si no se puede comunicar con el piloto, ellos declararán la emergencia y tomarán cualquier acción que consideren necesaria bajo las circunstancias.

c) En cualquier momento que se ejerza la autoridad durante una emergencia, el capitán (piloto al mando) o el personal de la administración mantendrá la estación de radio terrestre correspondiente, informada sobre progreso del vuelo.

La persona que declare la emergencia, debe enviar un reporte por escrito de cualquier desviación a través del director de operaciones del explotador aéreo a la Autoridad de Aviación Civil, dentro de

diez (10) días después de completado el vuelo. En el caso de operaciones fuera del país, al retorno a la base principal.

121.561 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las facilidades de navegación y de tierra.

a) Toda vez que el capitán (piloto al mando) de una aeronave, se encuentre con condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas o detecte irregularidades en las facilidades de navegación de tierra, o de a bordo, debe notificar de inmediato a la estación terrestre apropiada (ATC), la información que él considere esencial para la seguridad de otros vuelos.

b) La estación de radio de tierra (ATC), que es notificado según el párrafo (a) de esta sección, informará a la entidad responsable de la operación de la radio ayuda inmediatamente.

121.563 Reporte de irregularidades mecánicas.

El capitán (piloto al mando) se debe asegurar que todas las irregularidades mecánicas que ocurran durante el vuelo sean anotadas en el libro de registro (record) técnico de vuelo (RTV) del avión al final de ese vuelo. Antes de todo vuelo el capitán (piloto al mando) debe asegurarse de que toda irregularidad anotada en el RTV del avión al final del vuelo anterior haya sido corregida.

121.565 Motor inoperativo: Reporte después de aterrizaje que no es el de destino.

a) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, toda vez que un motor de un avión falle, o toda vez que la rotación de un motor sea detenida para evitar posible daño, el capitán (piloto al mando) debe aterrizar la aeronave en el aeropuerto conveniente más cercano, en el que un aterrizaje seguro puede ser efectuado.

b) Si no más de un (1) motor de un avión que tiene tres (3) o más motores falla, o haya sido detenido para evitar posible daño, el capitán (piloto al mando) puede continuar a un aeropuerto que él seleccione si decide que continuando a ese aeropuerto es tan seguro como aterrizar en el aeropuerto conveniente más cercano, siempre que lo permitan:

1) La naturaleza del mal funcionamiento y las posible dificultades mecánicas que puedan ocurrir si el vuelo es continuado;

2) La altura, peso y combustible disponible (remanente) desde el momento de la detención del motor;

3) Las condiciones meteorológicas en ruta y en los posibles lugares de aterrizaje;

4) La congestión del tráfico aéreo;

5) El tipo de terreno;

6) Su familiaridad con el aeropuerto que va ser usado.

c) El capitán (piloto al mando) reportará toda detención de rotación de motor en vuelo a la estación de radio terrestre conveniente (ITC), lo antes posible y mantendrá tal estación informada sobre el progreso del vuelo:

d) Si el capitán (piloto al mando) aterriza en un aeropuerto que no sea el aeropuerto apropiado más cercano, al completar su ruta debe enviar un reporte por escrito a su director de operaciones o gerente de operaciones, en el caso de un explotador aéreo no regular, expresando las razones para determinar que su selección de un aeropuerto, distinto al aeropuerto conveniente más cercano, era una acción tan segura como aterrizar en el aeropuerto más cercano. El gerente de operaciones o director de operaciones debe, dentro de diez (10) días después que el piloto retorne a su base principal, enviar una copia de este reporte con sus comentarios a la Autoridad de Aviación Civil.

121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.

Ninguna persona debe hacer una aproximación por instrumentos a un aeropuerto, excepto que esté dentro de los mínimos meteorológicos (IFR) y procedimientos de aproximación por instrumentos descritos en las especificaciones de operaciones adoptadas del titular del certificado.

121.569 Intercambio de equipos de aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Antes de operar bajo un acuerdo de intercambio, todo explotador internacional y doméstico debe demostrar que:

1) Los procedimientos para la operación de intercambio son conformes con este Reglamento y con las prácticas seguras de operación;

2) Los tripulantes y despachadores requeridos cumplen con los requisitos aprobados de entrenamiento para las aeronaves y equipos a ser usados y están familiarizados con la comunicación y procedimientos de despacho a ser utilizados;

3) El personal de mantenimiento para los aviones y equipo, están familiarizados con los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados;

4) Las tripulaciones de vuelo y despachadores llenan las calificaciones apropiadas para rutas y aeropuertos;

5) Los aviones a ser operados son esencialmente similares a los aviones del transportista con quien el intercambio es efectuado. Con respecto a la disposición y movimiento de controles que son críticos para la seguridad, a menos que la Autoridad de Aviación Civil determine que el explotador tiene programas adecuados de entrenamiento para asegurar que cualquier discrepancia potencialmente riesgosa sea superada con seguridad por la familiarización de la tripulación de vuelo.

b) Todo explotador doméstico e internacional debe incluir las previsiones pertinentes y procedimientos asociados con el equipo del acuerdo de intercambio en sus manuales.

121.570 Capacidad de evacuación del avión.

a) Ninguna persona debe permitir que un avión transportando pasajeros se mueva en la superficie, despegue o aterrice, a menos que los medios para asistir en una evacuación de emergencia del tipo de extensión automática instalado de acuerdo con el párrafo 121.310 (a) de este RAD se encuentren listos para ser usados.

b) Todo titular de certificado debe asegurarse que al menos una salida a nivel del piso esté prevista para evacuación antes del avión moverse en la superficie.

121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.

a) Todo titular de certificado que opera un avión de pasajeros asegurará que todos los pasajeros sean informados oralmente por los tripulantes de lo que se indica a continuación:

1) Antes de cada despegue:

i) Aviso de no fumar.

Todo pasajero deberá ser informado cuándo, dónde y bajo qué condiciones se prohibe fumar.

Esta información incluye la declaración de que este Reglamento obliga al cumplimiento de los pasajeros de las señales iluminadas y de la información a los pasajeros, con placas o letreros de las áreas asignadas de no fumar, y las instrucciones de los tripulantes con respecto a estas normas.

La información incluirá también una declaración de que este Reglamento prohibe y sanciona la destrucción de detectores de humo de los lavatorios del avión con la intención de fumar, por atentar contra la seguridad de vuelo.

ii) La ubicación de salidas de emergencia;

iii) El uso de cinturones de seguridad, incluyendo instrucciones en cómo asegurar y desabrochar los cinturones de seguridad.

Todo pasajero será informado cuándo, dónde y bajo qué condiciones el cinturón de seguridad debe estar asegurado y abrochado.

Esta información incluirá una declaración de que este Reglamento requiere el cumplimiento por parte del pasajero de las señales iluminadas

de no fumar y la información de instrucciones en lo que concierne al uso de cinturones de seguridad.

iv) La ubicación y uso de cualquier dispositivo de flotación de emergencia disponible.

2) Después de todo despegue, inmediatamente antes de o inmediatamente después de apagar el aviso de cinturón de seguridad, se hará un anuncio de que los pasajeros deben mantener sus cinturones de seguridad asegurados, mientras se mantengan sentados, aun cuando la señal del cinturón de seguridad esté apagada;

3) Excepto como se indica en el párrafo (a)(4) de esta sección, antes de todo despegue, un tripulante auxiliar asignado al vuelo hará una explicación individual a toda persona limitada físicamente que pueda necesitar la asistencia de otra persona para moverla eficazmente a una salida de emergencia, en caso de una evacuación. En la información el tripulante auxiliar deberá:

i) Informar a la persona y su asistente toda salida apropiada y el tiempo más apropiado para comenzar el movimiento hacia una salida en caso de una emergencia; y

ii) Averiguar con la persona y su asistente la forma más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor o daño adicional.

4) Los requisitos del párrafo (a)(3) de esta sección no se aplican a una persona a quien se ha dado la información antes de una porción previa del vuelo en la misma aeronave, cuando los tripulantes auxiliares de servicio han dado consejos con respecto a la manera más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor y daño adicional.

b) Todo titular de certificado llevará en todo avión de pasajeros en ubicaciones convenientes para el uso de todo pasajero, las tarjetas impresas que complementan la información oral, conteniendo:

1) Diagramas de los métodos de operación de las puertas y las salidas de emergencia; y

2) Otras instrucciones necesarias para el uso del equipo de emergencia. Toda tarjeta indicada en este párrafo debe contener información que sea pertinente únicamente al avión de tipo y modelo usado para este vuelo.

c) El titular del certificado describirá en su manual el procedimiento para ser seguido en la información requerida por el párrafo (a) de esta sección.

121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones extensas sobre agua.

a) En adición a la instrucción oral requerida por el párrafo 121.571 (a), todo titular de certificado operando un avión en operaciones extensas sobre agua, debe asegurar que todos los pasajeros estén oralmente instruidos por tripulantes apropiados, sobre el lugar y operación de los salvavidas, balsa y otros medios de flotación, incluyendo una demostración del método de ponerse e inflar un salvavidas.

b) El titular de certificado describirá en su manual de operaciones el procedimiento a seguirse en la instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección.

c) Si el avión procede directamente sobre agua después del despegue, las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta sección, deben ser dadas antes del despegue.

d) Si el avión no procede directamente sobre agua, ninguna parte del briefing requerido por el párrafo (a) de esta sección, tiene que ser dada antes del despegue, pero todas las instrucciones deben ser dadas antes de llegar a la parte del vuelo sobre agua.

121.574 Oxígeno de uso médico para los pasajeros.

a) Un titular de certificado puede permitirle a un pasajero llevar y operar un equipo para el almacenamiento, generación o distribución de oxígeno cuando las siguientes condiciones sean encontradas:

1) El equipo es:

i) Suministrado por el titular de certificado;

ii) De un tipo aprobado;

iii) Mantenido por el titular de certificado de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad de Aviación Civil;

iv) Libre de contaminadores inflamables en todas las superficies exteriores;

v) Capaz de proporcionar un volumen mínimo de flujo de oxígeno al usuario de cuatro (4) litros por minuto;

vi) Construido de tal forma que todas las válvulas, conexiones y manómetros estén protegidos de daños; y

vii) Adecuadamente asegurado.

2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de líquido, el equipo deberá estar bajo el programa de mantenimiento, aprobado del titular de certificado, desde su compra o desde que el contenedor de almacenaje fue sangrado por última vez;

3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:

i) El equipo ha estado bajo el programa de mantenimiento aprobado del titular del certificado desde su compra o desde la última prueba hidrostática del cilindro de almacenamiento; y

ii) La presión en cualquier cilindro de oxígeno, no exceda la presión nominal del cilindro.

4) Toda persona que use el equipo, tenga la necesidad médica de usarlo, evidenciado por una declaración escrita, para ser mantenida en posesión de la persona, firmada por un médico autorizado que especifique la máxima cantidad de oxígeno/hora necesario y la máxima razón de flujo necesario para la altitud de presión correspondiente a la presión del avión bajo condiciones normales de operación. Este párrafo no aplica al transporte de oxígeno en un avión en que los únicos pasajeros transportados son personas quienes puedan tener una necesidad médica de oxígeno durante el vuelo y sus asistentes médicos;

5) Cuando una declaración médica es requerida por el párrafo (4) de esta sección, la cantidad total de oxígeno transportado es igual a la cantidad máxima de oxígeno/hora necesitado, como lo especifica la declaración médica, multiplicada por el número de horas usadas para calcular la cantidad de combustible del avión requerido por este RAD;

6) El capitán (piloto al mando) es avisado cuando el equipo esté a bordo y cuando se pretende usar;

7) El equipo es almacenado y toda persona que use el equipo está sentada, de modo que no restrinja el paso o el uso de cualquier salida regular, o de emergencia requerida, o del pasillo en el compartimiento de pasajeros.

b) Ninguna persona debe, ni ningún titular de certificado debe permitir a ninguna persona fumar dentro de los diez (10) pies próximos del almacenamiento de oxígeno y el equipo de distribución es llevado de acuerdo al párrafo (a) de esta sección.

c) Ningún titular de certificado permitirá a ninguna persona conectar o desconectar el equipo distribuidor de oxígeno a/o desde un cilindro de oxígeno gaseoso, mientras algún pasajero esté a bordo del avión.

d) Los requisitos de esta sección no aplican para el transporte del equipo suplementario de oxígeno de primeros auxilios o relacionados, requerido por este Reglamento.

121.575 Bebidas alcohólicas.

a) Ninguna persona debe tomar bebidas alcohólicas a bordo de un avión, a menos que el titular de certificado operando el avión le haya servido tales bebidas a dicha persona.

b) Ningún titular de certificado debe servir bebidas alcohólicas a una persona a bordo de sus aviones, que:

1) Parezca estar intoxicado;

2) Esté escoltando a una persona o cuando esté siendo escoltado, de acuerdo con 108.21 de este Reglamento;

3) Tenga un arma mortal o peligrosa accesible a él, mientras esté a bordo del avión, de acuerdo con 108.11 de este Reglamento.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una persona a bordo de cualquiera de sus aeronaves, si esa persona aparenta estar intoxicada con alcohol u otra sustancia.

d) Todo titular de certificado debe, dentro de los próximo cinco (5) días del incidente, reportar a la Autoridad de Aviación Civil a cualquier persona que rehuse cumplir con el párrafo (a) de esta sección o de cualquier disturbio causado por una persona que aparente estar intoxicada a bordo de cualquiera de sus aviones.

121.576 Retención de artículos u objetos en los compartimientos de pasajeros y la tripulación.

El titular de certificado debe proveer y usar medios para evitar que todo artículo de cocina (galley) o carromato de servicio, así como todo artículo de equipaje de tripulante o de pasajero, el cual sea llevado en un compartimiento de tripulante o pasajero, se convierta en un peligro al desplazarse por factor de carga correspondiente a las condiciones de aterrizaje de emergencia, bajo las cuales el avión está certificado.

121.577 Almacenaje de comidas y bebidas durante el despegue y aterrizaje.

a) Ningún titular de certificado puede despegar o aterrizar un avión cuando cualquier comida, bebida, útiles de mesa, suministrados por él esté colocado en cualquier asiento de pasajero.

b) Ningún titular de certificado debe despegar o aterrizar un avión, a menos que toda bandeja de comida, bebidas y todo carromato de servicio esté asegurado en su posición de almacenamiento.

c) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes en cumplimiento con esta sección.

121.578 Concentración del ozono en la cabina.

a) Para el propósito de esta sección, las siguientes definiciones aplican:

1) **"Segmento de vuelo"** significa tiempo de vuelo sin parada programado entre dos aeropuertos;

2) **"Equivalente a nivel del mar"** se refiere a las condiciones de 25°C temperatura y 760 MM de mercurio de presión.

b) A menos que sea satisfactoriamente demostrado a la Autoridad de Aviación Civil, que la concentración de ozono dentro de la cabina no excederá los valores de seguridad, excepto como está descrito en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ningún titular de certificado debe operar una categoría de transporte sobre los niveles de vuelo siguientes:

1) Para vuelos sobre nivel de vuelo de 320, 0.25 partes por millón por volumen, equivalente al nivel del mar, en cualquier momento sobre ese nivel de vuelo; y

2) Para vuelos sobre el nivel de vuelo 270, 0.1 parte por millón por volumen, equivalente al nivel del mar, promedio (average) de tiempo medido para todo segmento de vuelo que exceda cuatro (4) horas e incluya vuelos sobre ese nivel de vuelo. (Para este propósito, la cantidad de ozono bajo el nivel de vuelo de 180 es considerada cero (0)).

c) El cumplimiento con esta sección debe ser mostrado mediante análisis o pruebas, basados ya sea, en los procedimientos operacionales del avión, las limitaciones y rendimiento, o las operaciones del titular del certificado. Los análisis o pruebas deben ser una de las siguientes:

1) Las estadísticas (84% de seguridad) del ozono atmosférico indican, que a las altitudes y ubicaciones en las cuales el avión será operado, las concentraciones del ozono de la cabina no excederán los límites descritos por el párrafo (b) de esta sección;

2) El sistema de ventilación del avión, incluyendo cualquier equipo de control de ozono, mantendrá las concentraciones de ozono de la cabina hacia o debajo de los límites descritos por el párrafo (b) de esta sección.

d) Un titular de certificado puede obtener una autorización para desviarse de los requisitos del párrafo (b) de esta sección, mediante una enmienda a sus especificaciones de operaciones, si:

1) Demuestra que debido a circunstancias fuera de su control o problemas económicos, no puede cumplir en el período de tiempo especificado; y

2) Haya sometido un plan aceptable a la Autoridad de Aviación Civil para efectuar el cumplimiento hasta donde sea posible.

e) Un titular de certificado no necesita cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta sección para un avión, cuando las únicas personas transportadas sean tripulantes de vuelo y personas listadas en 121.583 de este RAD.

121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.

a) **Operaciones en ruta**: Excepto como está previsto en los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona debe usar un piloto automático en ruta, incluyendo ascenso y descenso, a una altura sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de pérdida especificada en el manual de vuelo del avión para una falla del piloto automático bajo condiciones de crucero o menos de quinientos (500) pies, cualquiera que sea más alta.

b) **Aproximaciones cuando se esté usando una facilidad de aproximación por instrumento:** Ninguna persona debe usar un equipo de piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor que el doble de la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión para una falla del piloto automático en procedimiento de aproximación, o menos de cincuenta (50) pies debajo de la altitud mínima de descenso aprobada, para la altura de decisión en el procedimiento por instrumentos, cualquiera que sea más alta, excepto:

1) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son menores que las condiciones básicas VFR del 91.155 de este Reglamento, ninguna persona debe usar un piloto automático y acoplador para una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor de cincuenta (50) pies por encima de la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación; y

2) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o mejores que la básica mínima VFR del 91.155, ninguna persona debe usar un piloto automático con una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor que la altura máxima de pérdida (stall) especificada en el manual de vuelo del avión, por mal funcionamiento del piloto automático con aproximación acoplada, en una aproximación o cincuenta (50) pies, la que sea mayor.

c) No obstante el párrafo (a) o (b) de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil puede conceder en las especificaciones de operación el permiso para el uso en aterrizaje con un sistema aprobado de control de vuelo con capacidad automática, en cualquier caso que:

1) El sistema no contenga ninguna pérdida de altitud (sobre cero) especificada en el manual de vuelo del avión por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación; y si

2) El encuentra que el uso del sistema, al hacer contacto con la tierra, de ninguna manera afectará los estándares de seguridad requeridos por esta sección.

121.581 Asiento delantero para el observador: Inspecciones en ruta.

a) Todo titular de un certificado, debe tener un asiento disponible en la cabina de vuelo de todo avión usado para transporte aéreo, para ser ocupado por un inspector de la Autoridad de Aviación Civil, mientras conduzca inspecciones en ruta. La localización y el equipo del asiento,

con respecto a su comodidad para conducir las inspecciones en ruta, estará determinada por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo avión que tenga más de un (1) asiento para observador en adición a los asientos requeridos para el complemento de la tripulación para la cual fue certificado el avión, el asiento del observador delantero, o el asiento del observador seleccionado por la Autoridad de Aviación Civil, debe estar disponible para él cuando esté cumpliendo sus obligaciones bajo el párrafo (a) de esta sección.

121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.

a) Cuando sea autorizado por el titular del certificado, pueden ser transportadas las siguientes personas, pero no otras, a bordo de un avión, sin cumplir con los requisitos en los párrafos 121.309 (f), 121.310, 91.533, 121.571 y 121.587, con los requisitos de la operación de transportar pasajeros los párrafos 121.157 (c), 121.161 y 121.291, con los requisitos pertinentes a los pasajeros en los párrafos 121.285, 121.313 (f), 121.317, 121.547 y 121.573 de este Reglamento:

1) Un (1) tripulante;

2) Un (1) empleado de la compañía;

3) Un (1) inspector de la Autoridad de Aviación Civil que esté dando cumplimiento a sus deberes oficiales;

4) Una persona necesaria para:

i) La seguridad del vuelo;

ii) El manejo seguro de animales;

iii) El manejo seguro de materiales peligrosos;

iv) La seguridad de carga valiosa o confidencial;

v) La preservación de carga frágil o perecedera;

vi) Para efectuar experimentos o pruebas de contenedores de carga o equipo de manejo de carga;

vii) Para verificar la operación de un equipo especial para carga o descarga;

viii) La carga o descarga de carga "sobre tamaño".

5) Una persona descrita en el párrafo (4) de esta sección, cuando esté viajando hacia y desde su asignación;

6) Una persona prestando servicio como un guardia acompañando un cargamento hecho por o bajo la autoridad del gobierno;

7) Un dependiente de un empleado del titular de certificado cuando esté viajando con el empleado en negocio de compañía hacia o desde estaciones situadas fuera, no servidas por vuelos de pasajeros regulares.

b) Ningún titular de certificado puede operar un avión transportando una persona amparada por el párrafo (a) de esta sección, a menos que:

1) Toda persona tenga el acceso, sin obstrucción, desde su asiento al compartimiento del piloto o a una salida regular o de emergencia;

2) El piloto al mando tenga un medio para notificar a toda persona cuando está prohibido fumar y cuando los cinturones de seguridad deben de ser abrochados; y

3) El avión tenga un asiento aprobado con un cinturón de seguridad aprobado para toda persona. El asiento debe estar alojado de modo que el ocupante no esté en ninguna posición que pueda interferir con los miembros de la tripulación de vuelo cuando estén desempeñando sus deberes.

c) Antes de todo despegue, todo titular de certificado, operando un avión transportando personas bajo por el párrafo (a) de esta sección, se asegurará que todas esas personas hayan sido oralmente instruidas por los miembros correspondientes de la tripulación sobre:

1) Fumar;

2) El uso de los cinturones de seguridad en los asientos;

3) El lugar y operación de las salidas de emergencias;

4) El oxígeno y el uso del equipo de oxígeno de emergencia;y

5) Operaciones extensas sobre agua, el lugar de las balsas salvavidas y demostración del método de ponerse e inflar un chaleco salvavidas.

d) Todo titular de certificado operando un avión transportando personas cubiertas por el párrafo (a) de esta sección, incorporará procedimientos para el transporte seguro de tales personas en el manual de operaciones de la aerolínea o explotador aéreo.

e) El piloto al mando puede autorizar a una persona cubierta por el párrafo (a) de esta sección a ser admitida a la cabina de vuelo del avión.

121.585 Utilización y asignación de asientos en puertas de emergencias.

a) 1) Todo titular de certificado debe determinar al máximo lo necesario para efectuar las funciones aplicables al párrafo (d) de esta sección, la disponibilidad de toda persona que permita ocupar un asiento en una salida, de acuerdo con esta sección. para el propósito de esta sección:

i) Asiento en salida, significa de emergencia.

(a) Todo asiento que tiene acceso directo a una salida.

(b) Todo asiento en una fila de asientos a través de los cuales los pasajeros tendrían que pasar para ganar acceso a una salida, desde el primer asiento interior de la salida, hasta el primer pasillo interior de la salida.

ii) Un asiento de pasajero que tenga acceso directo significa un asiento desde el cual un pasajero puede proceder directamente a la salida sin entrar en un pasillo o pasar cerca de una obstrucción.

2) Todo titular de certificado debe hacer la determinación de pasajero sentado en una salida requerida por este párrafo, en una manera no discriminatoria, consistente con los requisitos de esta sección por personas designadas en el manual de operaciones requerido del titular del certificado;

3) Todo titular de certificado debe designar los asientos de salida en toda configuración de asientos de pasajeros en su flota, de acuerdo con las definiciones en este párrafo y someter esas designaciones para aprobación como parte de los procedimientos requeridos a ser sometidos para aprobación bajo los párrafos (n) y (p) de esta sección.

b) Ningún titular de certificado debe sentar una persona en un asiento afectado por esta sección, si el titular de certificado determina que es posible que la persona sería incapaz de efectuar una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección porque:

1) La persona carece de suficiente movilidad, fuerza o destreza en ambos brazos, manos y piernas:

i) Para alcanzar hacia arriba lateralmente y hacia abajo de la localización de salidas de emergencia y operaciones o los mecanismos de deslizadores (tobogán) de salida;

ii) Para agarrar, empujar, halar, girar o de otra forma, manipular esos mecanismos;

iii) Para empujar, apartar, hablar, o de otra forma abrir salida de emergencia;.

iv) Para levantar, para sostener, depositar en o cerca de asientos o maniobrar sobre los respaldos de asientos a la próxima fila objetos de tamaño y peso fuera de las salidas de emergencia sobre las alas;

v) Para remover obstrucciones similares en tamaño y peso de las salidas de emergencias sobre las alas;

vi) Para alcanzar la salida de emergencia rápidamente;

vii) Para mantener el balance mientras remueve obstrucciones;

viii) Para salir rápidamente;

ix) Para estabilizar un deslizador de escape después del despliegue; o

x) Para asistir a otros en la salida de un deslizador de escape.

2) La persona tiene menos de quince (15) años de edad o carece de capacidad para efectuar una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección, sin la asistencia de un adulto acompañante padre u otro relacionado;

3) La persona carece de habilidad para leer, entender las instrucciones requeridas por esta sección y relacionadas con la evacuación de emergencia provistas por el titular de certificado en dibujos o forma gráfica o la habilidad para entender los comandos orales de la tripulación;

4) La persona carece de suficiente capacidad visual para efectuar una o más de las funciones aplicables en el párrafo (d) de esta sección, sin la asistencia de ayudas visuales además de lentes de contacto o espejuelos.

5) La persona carece de suficiente capacidad auditiva para oír y entender las instrucciones dadas por la auxiliar de a bordo, sin la asistencia extra de ayudas auditivas;

6) La persona carece de habilidad adecuada para transmitir información oralmente a otros pasajeros;

7) La persona tiene:

i) Una condición o responsabilidades tales como cargando niños pequeños, que pueda evitar que la persona efectúe una o más de las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección; o

ii) Una condición que pueda causar daño a la persona si él o ella efectúa una o más de las funciones aplicables, listadas en el párrafo (d) de esta sección.

c) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del titular de certificado, implementando las restricciones de asientos en salidas de emergencia establecidas de acuerdo con esta sección.

d) Todo titular de certificado debe incluir en la tarjeta de información al pasajero presentada en el idioma en el cual los avisos y comandos orales son dados por el tripulante, en todo asiento de salida afectado por esta sección, información que, en el caso de una emergencia en la cual un tripulante no está disponible para asistir un pasajero ocupando un asiento en salida de emergencia, puede usarla si es llamado acerca de efectuar las siguientes funciones:

1) Localizar la salida de emergencia;

2) Reconocer los mecanismos para abrir las salidas de emergencia;

3) Comprender las instrucciones para operar la salida de emergencia;

4) Operar una salida de emergencia;

5) Señalar cómo la apertura de una salida de emergencia puede aumentar los riesgos a los cuales los pasajeros pueden estar expuestos;

6) Seguir las direcciones orales y señales manuales dadas por un tripulante;

7) Guardar o asegurar la puerta de la salida de emergencia de manera que ésta no impida el uso de la salida;

8) Apreciar las condiciones del deslizador de escape (tobogán), activarlo y deslizarlo después del despliegue;

9) Pasar rápidamente a través de la salida de emergencia; y

10) Señalar, seleccionar y seguir una trayectoria segura fuera de la salida de emergencia; y

e) Todo titular de certificado debe incluir la tarjeta de información al pasajero en todo asiento de salida de emergencia:

1) En el principal idioma en el cual los comandos de emergencia son dados por la tripulación, el criterio de selección establecido en el párrafo (b) de esta sección, y un requisito de que un pasajero se identifique el mismo o ella misma para poder reubicarlo si él o ella:

i) No puede cumplir los criterios de selección establecidos en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Tiene una condición no discernible que impedirá a él o ella efectuar las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección;

iii) Puede sufrir daños corporales como o resultado de efectuar una o más de esas funciones; o

iv) No desea realizar esas funciones; y

2) En todo idioma, usado por el titular de certificado en la tarjeta de información al pasajero, una llamada a que el pasajero se identifique él mismo o ella misma para permitir reubicarlo si él o ella carece de habilidad para leer, hablar o entender el idioma o el formato gráfico en el cual las instrucciones requeridas por esta sección y relacionadas con la evacuación de emergencia provista por el titular de certificado o la habilidad de entender el idioma especificado en el cual los comandos serán dados por la tripulación en una emergencia;

3) Pueden sufrir daños corporales como resultado de realizar una o más de esas funciones; o

4) No desea efectuar esas funciones, un titular de certificado no debe requerir al pasajero revelar sus (de él o ella) razones de la necesidad de reubicarlo.

f) Todo titular de certificado debe hacer disponible para inspección por el público en todas las puertas de embarque de pasajeros, en los mostradores de boletos en todo aeropuerto donde se conduce operaciones de pasajeros, procedimientos establecidos para hacer determinaciones con relación a la fila de asientos en salidas de emergencia.

g) Ningún titular de certificado debe permitir el empuje hacia atrás o cabeceo, a menos que por lo menos un tripulante requerido haya verificado que ningún asiento en salida de emergencia esté ocupado por una persona que el tripulante determine que es probable esté impedido para realizar las funciones aplicadas en el párrafo (d) de esta sección.

h) Todo titular debe incluir en su aviso al pasajero una referencia en la tarjeta de información al pasajero, requerida por el párrafo (d) y (c) al criterio de selección establecido en el párrafo (b) y las funciones a ser realizadas, establecidas en el párrafo (d) de está sección.

i) Todo titular de certificado debe incluir en su aviso al pasajero un requisito que se identifique para permitir reubicarlo si él o ella:

1) No reúne el criterio de selección establecido en el párrafo (b) de esta sección;

2) Tiene una condición no discernible que le impediría a él o a ella realizar las funciones aplicables listadas en el párrafo (d) de esta sección; o

3) Puede sufrir daños corporales como resultado de realizar una o más de esas funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección;

4) No desea realizar las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta sección.

j) Un titular de certificado no debe requerir al pasajero revelar sus razones (de él o de ella) para necesitar ser reubicado.

k) En el caso que un titular de certificado determine, de acuerdo con esta sección, que es probable que un pasajero asignado a un asiento de salida de emergencia sería incapaz de realizar las funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección o un pasajero exija un asiento que no sea en salida de emergencia el titular de certificado debería rápidamente relocalizar el pasajero en un asiento que no sea salida de emergencia.

l) En el caso de venta completa de los asientos "del vuelo" excepto las salidas de emergencia, y es necesario acomodar a un pasajero que ha sido reubicado desde un asiento de salida de emergencia, el titular de certificado debe mover un pasajero, quien es voluntario y capaz de asumir las funciones de evacuación que pueden ser requeridas en un asiento en salida de emergencia.

m) Un titular de certificado puede negar transportación a cualquier pasajero bajo esta sección solamente debido; a:

1) Si el pasajero rehusa cumplir con las instrucciones dadas por un tripulante o un empleado autorizado por el titular de certificado, implementando restricciones de asientos en salidas de emergencia, establecidas de acuerdo con esta sección; o

2) Si el único asiento que físicamente acomodaría una persona impedida, es un asiento en salida de emergencia.

n) A fin de cumplir con esta sección el titular de certificado debe:

1) Establecer procedimientos que dirijan:

i) El criterio listado en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Las funciones listadas en el párrafo (d) de esta sección;

iii) Los requisitos de información de aeropuerto, tarjeta de información al pasajero, verificación de los tripulantes de los asientos apropiados en asientos de salidas de emergencia, informe a los pasajeros, asignación de asientos y negar transportación como está establecido en esta sección;

iv) Solucionar disputas producidas por la implementación de esta sección, incluyendo identificación del empleado del titular de certificado a quien la reclamación debe ser dirigida para solución; y

2) Someter sus procedimientos para revisión preliminar y aprobación a los inspectores principales asignados a ellos en la oficina de distrito del titular de certificado.

o) El titular de certificado debe asignar asientos antes de abordar, consistentes en el criterio listado en el párrafo (b) y las funciones listadas en párrafo (d) de esta sección a la máxima extensión posible.

p) Los procedimientos requeridos en párrafo (n) de esta sección, no serán efectivas hasta que se expida la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil. La aprobación está basada solamente en los aspectos de seguridad de los procedimientos del titular de certificado.

121.586 Autoridad para rehusar transportación.

a) Ningún titular de un certificado podrá negar transportación a un pasajero sobre la base de que porque el pasajero necesite la ayuda de otra persona para moverse rápidamente a una salida en caso de una emergencia su transportación pudiera ser adversa a la seguridad del vuelo, a menos que:

1) El titular del certificado haya establecido procedimientos (incluyendo requisitos de notificación razonable) para el transporte de pasajeros que puedan necesitar ayuda de otra persona para moverse rápidamente a una salida en caso de emergencia; y

2) Exista una de las siguiente condiciones:

i) El pasajero no cumple con los requisitos de la notificación, de acuerdo a los procedimientos del titular del certificado;

ii) El pasajero no puede ser transportado de acuerdo con los procedimientos del titular del certificado.

b) Todo titular de certificado debe proporcionarle a la Autoridad de Aviación Civil una copia de todo procedimiento no establecido, de acuerdo el párrafo (a)(2) de esta sección.

c) En cualquier momento que la Autoridad de Aviación Civil considere que revisar los procedimientos descritos en el párrafo (a)(2) de esta sección son necesarios en el interés de seguridad o de interés publico, el titular del certificado, previa notificación por la Autoridad de Aviación Civil, hará tales revisiones en sus procedimientos.

d) Todo titular de certificado hará disponible al público en todo aeropuerto que sirve, una copia del procedimiento que establece, de acuerdo con el párrafo (a)(1) de esta sección.

121.587 Cerrando y asegurando la puerta de la cabina de la tripulación de vuelo.

a) Excepto como está descrito en el párrafo (b) de esta sección, el capitán (piloto al mando) de un avión transportando pasajeros, debe asegurarse que la puerta que separa el compartimiento de la tripulación de mando de los pasajeros esté cerrada y asegurada durante el vuelo según 121.313 (f).

b) Lo descrito en el párrafo (a) de esta sección no aplica:

1) Durante el despegue y aterrizaje, si la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo es el medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida o una salida a nivel del piso;

2) En cualquier momento que sea necesario proporcionar acceso al compartimiento de la tripulación o de los pasajeros, a un tripulante en el desempeño de sus deberes o para una persona autorizada para entrar al compartimiento de la tripulación bajo 121.547.

121.589 Equipaje de mano llevado a bordo.

a) Ningún titular de certificado debe permitir que se aborde equipaje de mano en un avión, a menos que el equipaje de todo pasajero se haya revisado para controlar el tamaño y cantidad llevada a bordo, de acuerdo al programa de transporte de equipaje de mano aprobado en sus especificaciones de operaciones. Además, ningún pasajero debe abordar un avión si su equipaje de mano excede lo permitido como equipaje descrito por el programa de equipaje en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

b) Ningún titular de certificado debe permitir que todas las puertas de entrada de pasajeros de un avión estén cerradas en la preparación para el rodaje o remolque, a menos que por lo menos un tripulante haya constatado que todo artículo de equipaje está guardado según esta sección y 121.285 (c) y (d).

c) Ningún titular de certificado debe permitir a un avión despegar o aterrizar, a menos que todo artículo de equipaje se guarde:

1) En un armario conveniente o el compartimiento de bodega de carga o equipaje que especifica el peso máximo de capacidad y las restricciones de la carga almacenada en el armario o bodega y de manera que no impida el uso de algún equipo de emergencia; o

2) Como se indica en el 121.285 (c) y (d) de este RAD; o

3) Debajo de un asiento de pasajero.

d) Equipaje, a excepción de artículos sueltos de ropa, no deben ponerse en un armario superior, a menos que el armario esté equipado con puertas o dispositivos que aseguren los equipajes.

e) Todo pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes con respecto al cumplimiento de los párrafos (a),(b),(c) y (g) de esta sección.

f) Cuando se permita que el pasajero deposite equipaje debajo del asiento, éste deberá tener medios para prevenir que el equipaje guardado se desplace hacia delante.

Además, todo asiento de pasillo estará acondicionado con medios para prevenir que los artículos de equipaje guardados debajo, se deslicen al lado del pasillo por impacto de un aterrizaje de emergencia, bajo las regulaciones en que el avión obtuvo el certificado tipo.

g) Además de los métodos de almacenaje descritos en el párrafo (c) de esta sección, los bastones articulados o retráctiles de viaje llevados por individuos ciegos pueden guardarse:

1) Debajo de cualquier serie de asientos de pasajeros conectados en la misma hilera, si el bastón no sobresale a un pasillo y si el bastón esta a ras en el piso; o

2) Entre un asiento que no sea de emergencia y el fuselaje, si el bastón está pegado al suelo; o

3) Según cualquier otro método aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "U" - Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo

121.591 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe las reglas para el despacho aplicables a explotadores aéreos domésticos, internacionales y no regulares, únicamente en lo que a la Autoridad de Aviación Civil compete.

121.593 Autoridad de despacho: Aerolíneas domésticas.

Excepto cuando un avión aterriza en un aeropuerto intermedio en la autorización del despacho original y permanece ahí, por no más de una hora, ninguna persona debe iniciar el vuelo, a menos que un despachador de aviones autorice específicamente ese vuelo.

121.595 Autoridad de despacho: Aerolíneas internacionales.

a) Ninguna persona debe iniciar un vuelo, a menos que un despachador de avión autorice específicamente ese vuelo.

b) Ninguna persona debe continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin un redespacho, si el avión ha estado en tierra más de seis (6) horas.

121.597 Autoridad para autorización de vuelo: Explotadores aéreos no regulares.

a) Ninguna persona debe iniciar un vuelo bajo un sistema de seguimiento de vuelo sin la autorización especifica de la persona autorizada por el explotador para ejercer control operacional sobre el vuelo.

b) Ninguna persona debe iniciar un vuelo, a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo hayan ejecutado una autorización de vuelo exponiendo las condiciones bajo las cuales el vuelo será conducido. El piloto al mando puede firmar la autorización de vuelo solamente cuando él y la persona autorizada por el explotador para ejercer control operacional consideran que el vuelo pueda efectuarse con seguridad.

c) Ninguna persona debe continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva autorización de vuelo si el avión ha estado en tierra por más de seis horas.

121.599 Familiaridad con las condiciones meteorológicas.

a) Aerolíneas domésticas e internacionales. Ningún despachador de avión puede autorizar un vuelo, a menos que esté completamente familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas, referente a la ruta que va a ser volada.

b) Explotadores aéreos no regulares. Ningún piloto al mando debe iniciar un vuelo, a menos que esté completamente familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas, referente a la ruta que va a ser volada.

121.601 Información del despachador de aeronaves al piloto al mando: Operaciones de aerolíneas domêsticas e internacionales.

a) El despachador de aeronave le proporcionará al piloto al mando todos los reportes actualizados disponibles o información sobre las condiciones del aeropuerto e irregularidades de las facilidades de aeronavegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

b) Antes de iniciar un vuelo, el despachador de avión le proporcionará al piloto al mando todos los reportes meteorológicos disponibles y pronósticos de fenómenos meteorológicos que puedan afectar la seguridad del vuelo, incluyendo fenómenos meteorológicos adversos, tales como turbulencia en aire claro (CAT), tronada, corte de viento a baja altura (wind shear), para toda ruta que va a ser volada y todo avión que va a ser usado.

c) Durante un vuelo, el despachador del avión le proporcionará al piloto al mando cualquier información adicional disponible de las condiciones meteorológicas, incluyendo fenómenos meteorológicos adversos, corte de viento a baja altura e irregularidades de las facilidades y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.603 Facilidades y servicios: Explotadores aéreos no regulares.

a) Antes de iniciar un vuelo, cada piloto al mando debe obtener todos los reportes actualizados disponibles o información sobre condiciones e irregularidades de las facilidades de navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

b) Durante un vuelo, el piloto al mando debe obtener cualquier información adicional disponible de condiciones meteorológicas e irregularidades de facilidades y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.605 Equipos del avión.

Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión, a menos que el mismo esté aeronavegable y equipado como lo prescrito en la sección 121.303 de este RAD.

121.607 Facilidades de navegación y comunicación: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Excepto como está prescrito en el párrafo (b) de esta sección, para operaciones de aerolínea internacional, ninguna persona puede despachar un avión por una ruta aprobada o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación requeridas por las 121.99 y 121.103 para la aprobación de esa ruta o segmento, estén en condiciones satisfactorias de operación.

b) Si, por razones técnicas o motivos más allá del control de una aerolínea internacional, las facilidades requeridas por las secciones 121.99 y 121.103 no están disponibles para una ruta o

segmento de ruta fuera del país, la aerolínea puede despachar un avión por esa ruta o segmento de ruta si el piloto al mando o despachador considera que las facilidades de navegación y comunicación igual a aquellas, están disponibles y están en condición satisfactoria de operación.

121.609 Facilidades de navegación y comunicación de explotadores aéreos no regulares.

Ninguna persona debe autorizar un avión sobre una ruta o segmento de ruta a menos que las facilidades de navegación y comunicación igual a aquellas requeridas por la 121.121 estén en condición satisfactoria de operación.

121.611 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo visual (VFR).

Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para operaciones de VFR diurnas, a menos que el techo y la visibilidad en ruta, como está indicado por los reportes meteorológicos disponibles, o cualquiera combinación de ellos, están y permanecerán iguales o por encima de los mínimos VFR aplicables, hasta que el avión arribe al aeropuerto o aeropuertos especificados en el despacho o autorización de vuelo.

121.613 Despacho o autorización de vuelo bajo reglas de vuelo por instrumento o por encima del techo (IFR).

Excepto como está descrito en la 121.615, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para operaciones bajo IFR, a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indique que las condiciones del tiempo estarán iguales o por encima de los mínimos autorizados, al tiempo estimado de llegada al aeropuerto o aeropuertos para donde fue despachado o autorizado.

121.615 Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Explotadores aéreos no regulares y aerolíneas internacionales.

a) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para un vuelo que involucra extensa operación sobre agua, a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos autorizados al tiempo estimado de llegada a cualquier aeropuerto que ha sido despachado o autorizado o a cualquier aeropuerto alterno requerido.

b) Toda aerolínea internacional y explotador aéreo no regular debe conducir operaciones extensas sobre agua, bajo IFR, a menos que demuestre que operar bajo IFR no es necesario para la seguridad.

c) Toda aerolínea internacional y explotador aéreo debe conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR, si la Autoridad de Aviación Civil determina que esa operación bajo IFR es necesaria para la seguridad.

d) Toda autorización para conducir operaciones extensas sobre agua bajo IFR y todo requisito para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR estarán descritas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea o explotador aéreo no regular.

121.617 Aeropuerto alterno requerido para despegue.

a) Si las condiciones meteorológicas del aeropuerto de salida están por debajo del mínimo de aterrizaje autorizados en las especificaciones de operaciones del titular del certificado para ese aeropuerto, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión desde ese aeropuerto a menos que el despacho o autorización de vuelo especifique un aeropuerto alterno ubicado dentro de las siguientes distancias del aeropuerto de salida:

1) Aviones de dos motores, no más de una hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo;

2) Aviones de tres o más motores, no más de dos horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben llenar los requisitos de las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

c) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión de un aeropuerto, a menos que ponga en lista todo aeropuerto requerido en el despacho o autorización de vuelo.

121.619 Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Aerolíneas domésticas.

a) Ninguna persona debe despachar o autorizar un vuelo bajo IFR, a menos que tenga por lo menos un aeropuerto alterno por cada aeropuerto de destino en la autorización de despacho. Cuando el pronóstico de las condiciones meteorológicas para el destino y primer aeropuerto alterno son marginal, por lo menos un alterno adicional debe ser designado. No obstante, ningún aeropuerto alterno es requerido si por lo menos una (1) hora antes y una (1) hora después del tiempo estimado de llegada al aeropuerto de destino, los reportes meteorológicos adecuados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indican:

1) Que el techo de nubes estará como mínimo 2,000 pies sobre la elevación del aeropuerto; y

2) Que la visibilidad será como mínimo de 3 millas.

b) Para el propósito del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben reunir los requisitos de la 121.625.

c) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona enliste todo aeropuerto alterno requerido en la lista de autorización de salida.

121.621 Aeropuerto alterno requerido para destino: Aerolíneas internacionales.

a) Ninguna persona debe despachar un avión bajo IFR, a menos que esa persona inscriba por lo menos un aeropuerto alterno por cada aeropuerto de destino en la lista de autorización de salida, a menos que:

1) El vuelo esté programado para no más de seis (6) horas y por lo menos una (1) hora antes y una (1) hora después de la llegada estimada al aeropuerto de destino, los reportes meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de estos indiquen que el techo será:

i) Por lo menos 1,500 pies de la altura mínima de descenso (MDA) de la altura más baja publicada para una aproximación circulando, si ésta es requerida y autorizada para ese aeropuerto;

ii) Por lo menos 1,500 pies por encima de la altura mínima de decisión (DH) publicada para esa aproximación por instrumento ó 2,000 pies por encima de la elevación del aeropuerto, la que sea mayor;

iii) La visibilidad en ese aeropuerto debe ser mayor de 3 millas ó 2 millas más que la mínima visibilidad para esa aproximación por instrumentos, la que sea mayor.

2) El vuelo es sobre una ruta aprobada sin un aeropuerto alterno disponible para un aeropuerto de destino en particular y el avión tenga suficiente combustible para cumplir con los requisitos de 121.641 (b).

b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones de operaciones de la aerolínea.

c) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona liste todo aeropuerto alterno requerido en la lista de la autorización de salida.

121.623 Aeropuerto alterno requerido para destino IFR: Explotadores aéreos no regulares.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, toda persona que autorice la operación bajo IFR de un avión, debe listar por lo menos un aeropuerto alterno por todo aeropuerto de destino en la autorización de vuelo.

b) Un aeropuerto alterno no tiene que ser designado para operaciones bajo IFR, cuando el avión lleva suficiente combustible para reunir los requisitos de 121.241, para vuelo sobre rutas sin un aeropuerto alterno disponible para un aeropuerto de destino en particular.

c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alterno deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones de las operaciones del explotador aéreo no regular.

d) Ninguna persona debe autorizar un vuelo, a menos que liste todo aeropuerto alterno, en la autorización de vuelo.

121.625 Condiciones meteorológicas mínimas para aeropuertos alternos.

Ninguna persona debe listar un aeropuerto alterno en la autorización de vuelo o la de despacho, a menos que los reportes meteorológicos apropiados o los pronósticos o una combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos meteorológicos requeridos para el alterno, como está establecido en las especificaciones del propietario del certificado para ese aeropuerto.

121.627 Continuación de vuelo en condiciones inseguras.

a) Ningún piloto al mando debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeropuerto al cual haya sido despachado o autorizado si, de acuerdo a la opinión del piloto al mando o la del despachador (aerolíneas domésticas o internacionales), el vuelo no puede ser completado de una manera segura. En ese caso, la continuación hacia ese aeropuerto, es una situación de emergencia, como lo especifican 121.257.

b) Si cualquier instrumento o parte de un instrumento requerido bajo este Reglamento para una operación particular llega a ser inoperativo en ruta, el piloto al mando debe cumplir con los procedimientos aprobados para tal ocurrencia como lo especifica el manual de operaciones del titular del certificado.

121.628 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Ninguna persona debe despegar un avión con instrumentos o equipos inoperativos si no se cumplen las siguientes condiciones:

1) Exista una lista de equipo mínimo (MEL) para dicho avión aprobada por la Autoridad de Aviación Civil;

2) Las Autoridades de Aviación Civil que tengan responsabilidad en el proceso de certificación hayan emitido al titular del certificado las especificaciones de operaciones que autoricen las operaciones con una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y la autorización correspondiente en las especificaciones de operación, constituyen una aprobación de cambio al diseño de tipo sin que se requiera recertificación.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada debe:

i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Permitir la operación del avión con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

4) Deben estar disponibles para el piloto, registros (records) que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos, como así también la información requerida en el párrafo (a)(3)(ii) de esta sección;

5) El avión es operado según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y en las especificaciones de operaciones que autorizan su uso.

b) No pueden ser incluidos en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada, los siguientes equipos e instrumentos:

1) Instrumentos y equipos que estén específicamente, físicamente o de otra manera requeridos por los requisitos de aeronavegabilidad, según los cuales el avión recibió el certificado de tipo y que son esenciales para la operación segura bajo todas las condiciones de operación;

2) Instrumentos y equipos requeridos que estén en condición operativa por una directiva de aeronavegabilidad, a no ser que la directiva de aeronavegabilidad indique otra forma;

3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas según este RAD.

c) No obstante lo indicado en los párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta sección, un avión puede ser operado con instrumentos y equipos inoperativos, bajo un permiso especial de vuelo, de acuerdo con los requisitos especificados aprobados por la autoridad de certificación que ha emitido el certificado de tipo.

121.629 Operación en condiciones de formación de hielo.

a) Ninguna persona debe despachar o liberar un avión, o continuar la operación en ruta, o aterrizar un avión si en la opinión del piloto al mando o despachador del avión (aerolíneas domésticas e internacionales), las condiciones de hielo existentes o pronosticadas pueden afectar adversamente la seguridad de un vuelo.

b) Ninguna persona debe despegar un avión cuando la nieve, escarcha o hielo se adhieran en las alas, superficies de control u otros partes del avión donde formaciones de hielo puedan adversamente afectar la seguridad del avión.

121.631 Autorización original de vuelo o despacho, redespacho o reforma de autorización de vuelo.

a) El titular del certificado puede especificar cualquier aeropuerto para reabastecimiento de combustible regular o provisional, autorizando para el tipo de avión, como punto de destino para el propósito de autorización original de vuelo o despacho.

b) Ninguna persona debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeropuerto al cual se haya despachado o autorizado, a menos que las condiciones meteorológicas pronosticadas del aeropuerto alterno, especificada en la autorización de despacho o la autorización de vuelo, esté pronosticada igual o por encima de los mínimos de ese alterno como está especificado en las especificaciones de operaciones para ese aeropuerto al momento que ese avión llegue al aeropuerto alterno. Sin embargo, la autorización de vuelo o despacho puede ser modificada en ruta para incluir cualquier aeropuerto alterno que este dentro del alcance del combustible del avión como se especifica en 121.639 y 121.641.

c) Ninguna persona debe cambiar el destino original o el aeropuerto alterno que ha sido especificado en el despacho original o la autorización de vuelo hacia otro aeropuerto mientras el avión esté en ruta a menos que el otro aeropuerto este autorizado para ese tipo de avión y cumpla con los requisitos aprobados de 121.593 hasta 121.661 y 121.173 al momento del redespacho o modificación de la autorización de vuelo.

d) Toda persona que modifique un despacho o autorización de vuelo en ruta debe registrar esa modificación.

121.635 Despacho hacia y desde aeropuertos provisionales o de reabastecimiento de combustible: Aerolíneas domésticas e internacionales.

Ninguna persona debe despachar un avión hacia o desde un aeropuerto de reabastecimiento de combustible excepto si está de acuerdo con los requisitos de este RAD aplicable a despachos desde aeropuertos regulares y al menos que ese aeropuerto cumpla con los requisitos de este RAD aplicables a aeropuertos regulares.

121.637 Despegues desde aeropuertos no listados y alternos: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) Ningún piloto debe despegar un avión desde un aeropuerto que no esté listado en las especificaciones de operaciones, a menos que:

1) El aeropuerto y sus facilidades sean adecuados para la operación del avión;

2) El piloto pueda cumplir con las limitaciones operacionales del avión;

3) El avión haya sido despachado de acuerdo con las reglas de despacho aplicables a la operación de un aeropuerto aprobado;

4) Las condiciones meteorológicas en ese aeropuerto deben ser iguales o mejores que las mínimas (condiciones meteorológicas) para despegue descritas y aprobadas por el gobierno del país donde el aeropuerto está localizado.

b) Ningún piloto debe despegar de un aeropuerto alterno, a menos que las condiciones meteorológicas sean por lo menos iguales a las condiciones mínimas descritas en las especificaciones de operaciones de la aerolínea para aeropuertos alternos.

121.639 RESERVAS DE COMBUSTIBLE Y ACEITE.

121.641 Todos los aviones.

A menos que de otra manera sea autorizado por las especificaciones de operaciones, ningún tiutlar debe conducir operaciones en la República Dominicana, ni ninguna persona puede despachar, autorizar o despegar un avión, si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en vuelo, el avión no lleva suficiente combustible ni aceite para poder completar el vuelo sin peligro. Además, se llevará una reserva de combustible y aceite para:

a) Volar hacia el aeropuerto al cual se le haya despachado o autorizado.

b) Después de volar hacia y aterrizar en el aeropuerto alterno más lejano (donde sea requerido) del aeropuerto al cual fue despachado o autorizado; y

c) Después de volar por 45 minutos en crucero normal de consumo de combustible y aceite.

121.643 Aviones propulsados por hélice.

La cantidad de combustible y aceite que se lleve para cumplir con 121.641 seá, en el caso de aviones propulsados por hélice, por lo menos la suficiente para que el avión pueda:

1) Cuando ser requiera un aeródromo de alternativa de destino, ya sea:

a) volar hasta el aeródromo respecto al cual se proyecta el vuelo, de ahí al aeródromo de alternativa más crítico (en términos de consumo de combustible), especificado en el plan operacional de vuelo y en plan de vuelo ATS, y después por un período de 45 minutos; o bien,

b) volar hasta el aeródromo de alternativa pasando por un punto previamente determinado y luego 45 minutos más, con tal que las cantidades de combustible y de aceite así determinadas no sean menores que las necesarias para volar hasta el aeródromo al cual se ha proyectado el vuelo y, después volar durante:

i) 45 minutos más el 15% del tiempo de vuelo que se proyecta emplear al nivel o niveles de crucero; o bien

ii) dos horas,

de ambos tiempos de vuelo, el menor.

2) Cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino:

a) Cuando existe certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto de que antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual, volar hasta el aeródromo al cual se preyecta el vuelo y después por un período de 45 minutos; o bien,

b) Cuando el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no existe ningún aeródromo de alternativa de destino apropiado, volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo y después volar durante:

i) 45 minutos más el 15% del tiempo de vuelo que se proyecta emplear al nivel o niveles de crucero; o bien,

ii) dos horas,

de ambos tiempos de vuelo, el menor.

121.645 Aviones equipados con turborreactores.

La cantidad de combustible y aceite que se lleve para cumplir con 121.641 será, en el caso de aviones de turboreacción, por lo menos la suficiente para que el avión pueda:

1) Cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino, o bien:

a) volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo, efectuar una aproximación y una aproximación frustrada, y desde allí:

i) volar hasta el aeródromo de alternativa especificado en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS; y luego

ii) volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) por encima del aeródromo de alternativa, en condiciones normales de temperatura, efectuar la aproximación y aterrizar; y

iii) disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiere alguna de las contingencias especificadas por el explotador, a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil, o bien,

b) volar hasta un aeródromo de alternativa, pasando por un punto previamente determinado y luego 30 minutos más, a 450 m (1 500 ft) por encima del aeródromo de alternativa, teniendo debidamente en cuenta disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiese alguna de las contingencias especificadas por el explotador, a satisfación de la Autoridad de Aviación Civil, siempre que la cantidad de combustible sea inferior a la que se requiere para volar hsta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo y, desde allí, volar durante dos horas al consumo de crucero normal.

2) Cuando no se requiera un aeródromo de alternativa de destino:

a) cuando exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto de que antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meterorólogicas de vuelo visual, volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo y, además:

i) volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 450 m (1 599 ft) por encima del aeródromo al cual se proyecta el vuelo en condiciones normales de temperatura; y

ii) disponer de una cantidad adicional de combustible, suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiese alguna de las contingencias especificadas por el explotador, a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil; y

b) Cuando el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no existe ningún aeródromo de alternativa de destno apropiado, volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo y, desde allí, volar durante dos horas al régimen normal de consumo en vuelo de crucero.

121.647 Factores para el cálculo de combustible requerido.

Al calcular el combustible y aceite requeridos por 121.641 se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente:

a) las condiciones meteorológicas pronosticadas;

b) los encaminamientos del control de tránsito aéreo y las demoras de tránsito posibles;

c) en caso de vuelos IFR, una aproximación por instrumentos en el aérodromo de destino, incluso una aproximación frustrada;

d) los procedimientos prescritos en el manual de operaciones, respcto a pérdidas de presión en la cabina, cuando corresponda, o paradas de uno de los motores mientras vuele en ruta; y

e) cualesquier otras condiciones que puedan demorar el aterrizaje del avión o aumentar el consumo de combustible o aceite.

121.648 Modificación de un plan de vuelo.

Nada de lo dispuesto en 121.639, y siguientes, impide la modificación de un plan de vuelo, durante el vuelo, a fin de hacer un nuevo plan hasta otro aeródromo, siempre que desde el punto en que se cambie el plan de vuelo puedan cumplirse los requisitos establecidos en 121.639, y siguientes.

121.649 Condiciones meteorológicas mínimas para despegue y aterrizaje: VFR para todo titular de certificado.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, a pesar de cualquier autorización de ATC, ningún piloto debe despegar o aterrizar un avión bajo VFR cuando el techo o visibilidad reportada sea menor que la siguiente:

1) Para operaciones diurnas.- 1,000 pies de techo y una milla de visibilidad.

b) Donde existen restricciones locales en la superficie que restringen la visibilidad (Ejemplo: humo, polvo, nieve o arena), la visibilidad para operaciones diurnas no puede ser reducida a ½ milla, si todos los giros después del despegue y antes de aterrizar y todos los vuelos más allá de una milla del límite del aeropuerto pueden ser completados por arriba o fuera del área donde existe la restricción local de la visibilidad.

c) Las condiciones meteorológicas mínimas descritas en esta sección no aplica a la operación bajo VFR de un avión de ala fija dentro de cualquier zona de control donde condiciones meteorológicas mínimas para VFR no son autorizadas. Las condiciones meteorológicas mínimas básicas para VFR descritas en el RAD 91.155 aplican en esa sección.

121.651 Condiciones meteorológicas mínimas para despegue y aterrizaje IFR: Para todo titular de certificado.

a) No obstante cualquier autorización del ATC, ningún piloto debe iniciar un despegue en un avión bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por medios aprobados por la Autoridad de Aviación Civil sean menores que los especificados en:

1) Las especificaciones de operaciones del titular de certificado; o

2) En el RAD 91 de este Reglamento, si las especificaciones de operaciones del titular del certificado no especifican los mínimos de despegue para ese aeropuerto.

b) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, ningún piloto debe continuar una aproximación después de pasar el punto de referencia de aproximación final (FAF Final Aproach Fix), o en una aproximación donde el punto de referencia de aproximación final no se use, empezar el segmento final de la aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumento, a menos que:

1) En cualquier aeropuerto: a menos que un medio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil expida reportes meteorológicos para ese aeropuerto; y

2) En los aeropuertos de la República Dominicana, a menos que el último reporte meteorológico para ese aeropuerto haya sido expedido por un medio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, y que reporte la visibilidad igual o mayor que los mínimos de visibilidad descritos para ese procedimiento.

c) Si un piloto ha iniciado el segmento final de la aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumento, de acuerdo al párrafo (b) de esta sección, y después de iniciar el segmento de aproximación final recibe el último reporte meteorológico indicando que las condiciones meteorológicas están por debajo de los mínimos establecidos, el piloto puede continuar la aproximación hasta la altura de decisión (DH) o hasta la altura mínima de descenso (MDA). Al llegar al DH ó MDA, y en cualquier momento antes de llegar al punto de ejecutar la aproximación frustrada, el piloto puede continuar la aproximación por debajo del DH ó MDA y aterrizar si:

1) La aeronave es mantenida en una posición desde donde se puede descender hasta aterrizar en la pista con un régimen de descenso normal usando maniobras normales, y donde el régimen de descenso permitirá el aterrizaje dentro de la zona de contacto en la pista intentada, de aterrizaje;

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que se está usando; excepto

3) Para aproximaciones de categoría II ó III, cualquier requisito de referencias visuales necesarias están autorizadas por la Autoridad de Aviación Civil, por lo menos una de las siguientes referencias visuales para la pista pretendida es claramente identificada y visible al piloto:

i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de 100 pies, por encima de la elevación de la zona de contacto en el aterrizaje, usando las luces de aproximación como referencia, a menos que las hileras de las barras rojas sean claramente identificadas y visibles;

ii) El comienzo de la pista (umbral de la pista);

iii) Las marcas de la pista (marca del umbral);

iv) Las Luces al comienzo de la pista (luces del umbral);

v) Luces de identificación del extremo de la pista (REL);

vi) El indicador visual de gradiente de descenso (VASI)(PAPI);

vii) Zona de contacto o marcas de la zona de contacto (TDR);

viii) Las luces de la zona de contacto;

ix) Marcas de la pista o la pista de aterrizaje; y

x) Las luces de la pista.

4) Cuando la aeronave está en un procedimiento de aproximación en línea recta de no-precisión que incorpora un punto visual de descenso, excepto que la aeronave no esté equipada o sea capaz de determinar ese punto, o un descenso hacia la pista no puede ser efectuado por procedimientos normales a régimen de descenso normal, si el descenso es demorado hasta alcanzar ese punto.

d) Un piloto puede comenzar el segmento final de aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumentos que no sea un procedimiento de categoría II ó III en un aeropuerto, cuando la visibilidad es menor que la visibilidad mínima descrita para ese procedimiento si ese aeropuerto tiene en servicio un sistema de aterrizaje por instrumento (ILS) y un radar de precisión de aproximación (PAR) operando, y los dos son usados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto debe operar una aeronave por debajo de la altura del MDA o continuar una aproximación por debajo de la DH autorizada, a menos que:

1) El avión sea mantenido en una posición desde donde se puede descender hasta aterrizar en la pista con un régimen de descenso normal usando maniobras normales, y donde el régimen de descenso permitirá el aterrizaje dentro de la zona de contacto en la pista intentada, para aterrizaje;

2) La visibilidad de vuelo no es menor que la visibilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumento que está usando;

3) Excepto para aproximaciones de categoría II ó III, donde cualquier requisito de referencias visuales necesarias está autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, por lo menos una de las siguiente referencias visuales para la pista pretendida es claramente identificada y visible al piloto:

i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no debe descender por debajo de 100 pies, encima de la elevación de la zona de contacto en el aterrizaje, usando las luces de aproximación como referencia, a menos que las hileras de las barras rojas sean claramente identificadas y visibles;

ii) El comienzo de la pista (umbral de la pista);

iii) Marcas de la pista (marca del umbral);

iv) Luces al comienzo de la pista (luces del umbral);

v) Luces de identificación del extremo de la pista (REL);

vi) El indicador visual de gradiente de descenso (VASI)(PAPI);

vii) Zona de contacto o marcas de la zona de contacto (TDR);

viii) Las luces de la zona de contacto;

ix) Marcas de la pista o la de aterrizaje; y

x) Las luces de la pista.

e) Para el propósito de esta sección, el segmento final de la aproximación comienza en el punto de referencia de aproximación final (FAF) o en la facilidad descrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos. Cuando el punto de referencia de aproximación final (FAF) no está descrito para un procedimiento que incluye un giro de procedimiento, el segmento final de la aproximación comienza en el punto donde el giro de procedimiento es completado y la aeronave se establece en el segmento de acercamiento hacia el aeropuerto en el curso final de la aproximación, dentro de la distancia descrita en el procedimiento.

f) A menos que de otro modo esté autorizado en las especificaciones de operaciones del titular del certificado, todo piloto efectuando despegue, aproximación o aterrizajes por instrumentos IFR en los aeropuertos extranjeros, debe cumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos de condiciones meteorológicas aplicables descritos por la autoridad que tenga jurisdicción sobre ese aeropuerto.

121.652 Condiciones meteorológicas mínimas para aterrizaje IFR: para todo titular de certificado.

a) Si el piloto al mando de un avión no ha servido durante cien (100) horas como piloto al mando en operaciones bajo este RAD en el tipo de avión que el está operando, la altura mínima de descenso (MDA) o la altura de decisión (DH) y las mínimas de visibilidad para aterrizaje descritas en las especificaciones de operaciones del propietario del certificado para aeropuertos regulares, o el reabastecimiento de combustible, esos (MDA), (DH) y mínimos de visibilidad debe ser aumentados 100 pies y media milla por encima de los descritos. El DH y el MDA y la mínima de visibilidad no necesitan ser aumentados por encima de aquellos mínimos aplicables a un aeropuerto alterno, pero en ningún caso los mínimos de aterrizajes pueden ser menor que 300 pies y 1 milla. Sin embargo, un piloto al mando empleado por titular de certificado de taxi aéreo, bajo 135.2 de este Reglamento, puede acumular tiempo adquirido en la operación conducida por ese operador bajo el RAD 91, en el mismo tipo de avión por el 50% de cien (100) horas, de la experiencia requerida como piloto de mando por este párrafo.

b) La experiencia de cien (100) horas como piloto al mando requeridas en el párrafo (a) de esta sección, pueden ser reducidas (no excediendo 50%) sustituyendo un aterrizaje en operaciones bajo este RAD en el tipo de avión por una hora requerida de experiencia como piloto al mando si el piloto tiene por lo menos cien (100) horas como piloto al mando en otro tipo de avión en operaciones bajo este RAD.

Prohibida su Reproducción

121.655 Aplicabilidad de los mínimos meteorológicos reportados.

Al conducir operaciones bajo 121.649 hasta la 121.653, los valores de techo y visibilidad del último reporte meteorológico, controlan los despegues y aterrizajes (IFR)(VFR), y los procedimientos de aproximación por instrumento en todas las pistas de un aeropuerto. Sin embargo, si el último reporte meteorológico, incluyendo el reporte oral de la torre de control, contiene un valor de visibilidad especificado como visibilidad de la pista o como visibilidad de alcance visual de la pista particular de un aeropuerto, ese valor específico controla los despegues y aterrizajes bajo (VFR)(IFR) y las aproximaciones por instrumentos para esa pista en particular.

121.657 Reglas de altitud de vuelo.

a) **Generalidades**: No obstante las reglas de altura mínima de seguridad descrita en 91.119 de este Reglamento o cualquier regla que aplique fuera de la República Dominicana, ninguna persona debe operar un avión por debajo de los mínimos descritos en los párrafos (b) y (c) de esta sección, excepto cuando sea necesario para despegue o aterrizaje o excepto cuando luego de considerar el tipo de terreno, la calidad y cantidad de servicios meteorológicos, los medios de navegación disponibles y otras condiciones de vuelo, la Autoridad de Aviación Civil publicara otros mínimo para cualquier ruta o parte de esa ruta donde la Autoridad de Aviación Civil considere que se requieren otras alturas para la condición segura de los vuelos. Fuera de la República Dominicana, los mínimos prescritos en esta sección son los mandatarios, a menos que mínimos más altos estén prescritos en las especificaciones de operaciones del explotador aéreo o por el país sobre el cual el avión esté operando.

b) **Operaciones diurnas, bajo reglas de vuelo visual (VFR)**. Ninguna aerolínea internacional, aerolínea doméstica y explotador aéreo no regular debe operar un avión bajo reglas (VFR), a una altura menor de 1,000 pies por encima del terreno ó 1,000, pies desde cualquier montaña u otra obstrucción al vuelo.

c) **Operaciones (IFR); reglas de vuelo por instrumento**. Ninguna persona debe operar un avión bajo IFR, incluyendo operaciones a alturas menores de 1,000 pies por encima del obstáculo mas alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas desde el centro del curso intentado, o en áreas de montañas, alturas menores de 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas del centro del curso intentado.

d) Operaciones diurnas sobre el techo por debajo de las alturas mínimas en ruta.

Una persona puede conducir operaciones diurnas sobre el techo en una avión a alturas de vuelo por debajo de las alturas mínimas en ruta de las reglas de vuelo por instrumento si:

1) La operación es conducida a 1,000 pies sobre el techo de nubes;

2) El tope de la cobertura de la nube más baja es uniforme y nivelado;

3) La visibilidad de vuelo es de por lo menos 5 millas; y

4) La base de cualquier nube más alta es uniforme y nivelada y está a por lo menos 1,000 pies sobre la altitud mínima en ruta para IFR en ese segmento de ruta.

121.659 Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos no regulares y aerolíneas domésticas.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, cuando se está efectuando la aproximación inicial en una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos, ninguna persona debe descender el avión por debajo de la altitud mínima de la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación para esa facilidad) hasta que su llegada sobre la facilidad de radio esté definitivamente establecida.

b) Cuando se está efectuando una aproximación inicial en un vuelo conducido bajo el párrafo 121.657 (d), ningún piloto debe comenzar la aproximación instrumentos hasta que su llegada sobre la facilidad de radio esté definitivamente establecida. Al efectuar una aproximación por instrumento bajo estas circunstancias, ninguna persona debe descender un avión debajo de 1,000 pies por encima del tope de la nube más baja o de la parte de la aproximación por instrumento, que resulte más baja.

121.661 Altitud de aproximación inicial: Aerolíneas internacionales.

Cuando se está efectuando una aproximación inicial hacia una facilidad de radio navegación bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR), ninguna persona debe descender por debajo de la altura mínima de la aproximación inicial (como esta especificado en los procedimientos de aproximación por instrumento para esa facilidad de radio) hasta que su llegada sobre esa facilidad sea definitivamente establecida.

121.663 Responsabilidad del despacho operacional: Doméstico e internacional.

Toda aerolínea doméstica e internacional preparará una autorización de despacho para cada vuelo entre puntos especificados, basado en información suministrada por un despachador de avión autorizado.

El piloto al mando y un despachador de avión autorizado firmarán la autorización solamente si ambos consideran que el vuelo puede ser realizado con seguridad. El despachador de aeronave puede delegar autoridad para firmar una autorización de salida para un vuelo en particular, pero no debe delegar su autoridad para despachar.

121.665 Manifiesto de carga.

Todo titular del certificado es responsable por la preparación y exactitud del manifiesto de carga antes de cada despegue. El formulario debe ser preparado y firmado para cada vuelo por empleados del titular del certificado, quienes tienen el deber de supervisar la carga de la aeronave y preparar los formularios de manifiesto de carga o por otras personas autorizadas por el titular del certificado.

121.667 Planes de vuelo: IFR y VFR: Explotadores aéreos no regulares.

a) Ninguna persona debe despegar un avión, al menos que el piloto al mando haya registrado un plan de vuelo conteniendo la información apropiada requerida por el RAD 91 de este Reglamento, con la estación de comunicación aeronáutica más cercana, o si está operando fuera de la República Dominicana con otras autoridades apropiadas. Si las facilidades de comunicación no están accesibles al piloto al mando, él debe de registrar el plan de vuelo tan pronto el avión esté en vuelo. Un plan de vuelo siempre debe estar vigente para todas las partes del mismo.

Sección "V" - Registros y Reportes

121.681 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la preparación y mantenimiento de registros y reportes para todos los titulares de certificados.

121.683 Registro (record) de tripulantes y despachadores.

a) Todo titular de certificado debe:

1) Mantener registro (record) actualizado de cada tripulante y de cada despachador de aeronave (aerolíneas domésticas e internacionales) que demuestren que cumplen con esta sección, incluyendo pero no limitados a chequeos de proficiencia y de ruta, calificación en el avión y en ruta, entrenamiento, record de horas de vuelo y cualquier examen físico requerido; y

2) Mantener en registro (record) cualquier acción tomada referente a liberación del empleo o descalificación física o profesional de cualquier tripulante de vuelo o despachador de avión (aerolíneas domésticas e internacionales solamente) y archivar los registros (records) por lo menos 6 meses.

b) Todo explotador aéreo no regular debe mantener los registros (records) requeridos en el párrafo (a) de esta sección en la base operacional principal o en otro sitio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Sistemas de registro (record) computarizados, aprobados por la Autoridad de Aviación Civil pueden ser usados para el cumplimiento de los requisitos del párrafo (a) de esta sección.

121.685 Registro (record) de aviones: Explotador aéreo doméstico e internacional.

Todo explotador aéreo doméstico e internacional debe mantener un listado actualizado de cada avión que él opera en transporte aéreo regular y debe enviar una copia de dicho registro y de cada cambio a la Autoridad de Aviación Civil. Aviones de otros explotadores de servicios de transporte aéreo que operan bajo un acuerdo de intercambio, pueden ser incorporados citando el documento que avale dicho acuerdo.

121.687 Autorización de despacho: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) La autorización de despacho (salida) puede ser en cualquier forma, pero debe contener por lo menos la siguiente información referente a cada vuelo:

1) Número de identificación de la aeronave;

2) Número de vuelo;

3) Aeropuerto de salida, paradas intermedias, aeropuertos de destino y aeropuertos alternos;

4) Una declaración del tipo de operación (IFR; VFR);

5) Suministro mínimo de combustible (en galones o libras).

b) La autorización de despacho debe contener o tener anexado reportes meteorológicos, pronósticos del tiempo disponibles o una combinación de estos, para el aeropuerto de destino, paradas intermedias y aeropuertos alternos; que sean los últimos reportes disponibles al momento de la autorización, firmada por el piloto al mando y el despachador, además de incluir pronósticos meteorológicos adicionales que el piloto al mando o el despachador consideren necesarios.

121.689 Formulario de autorización de vuelo: Explotador aéreo no regular.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta sección, la autorización de vuelo puede ser en cualquier forma, pero debe contener al menos la siguiente información para todo vuelo:

1) Nombre de la organización o compañía;

2) Marca, modelo y número de la matrícula del avión usada;

3) Número de vuelo y fecha;

4) Nombre de cada tripulante de vuelo, auxiliar abordo y piloto al mando designado;

5) Aeropuerto de salida, aeropuerto de destino, aeropuerto alterno y ruta;

6) Suministro mínimo de combustible (en galones o libras);

7) Una declaración del tipo de operación (IFR, VFR).

b) La autorización de vuelo de la aeronave debe contener o tener anexado reportes meteorológicos, pronósticos del tiempo o una combinación de estos, para el aeropuerto de destino, y el aeropuerto alterno, que sean los últimos reportes disponibles al momento de firmar la autorización. Puede incluir pronósticos meteorológicos adicionales que el piloto al mando considere necesario o deseable.

c) Toda aerolínea domestica e internacional conduciendo vuelos charters y operaciones de servicios especiales bajo este RAD debe cumplir con los formularios de autorización de vuelo y despacho y las provisiones requeridas para operaciones regulares bajo esta sección.

121.693 Manifiesto de carga (peso y balance): Para todos los explotadores aéreos.

El manifiesto de carga debe contener la siguiente información con respecto al cargamento del avión al momento del despegue.

a) El peso del avión, combustible y aceite, carga, equipajes y tripulantes.

b) El peso máximo permitido para ese vuelo que no puede exceder el menor de los pesos siguientes:

1) Peso máximo de despegue permitido para la pista que se va a usar (incluyendo correcciones para altitud y gradientes y condiciones actuales del viento y temperatura al momento del despegue);

2) Peso máximo de despegue tomando en consideración el consumo anticipado de combustible y aceite que permita el cumplimiento con las limitaciones aplicable de rendimiento (performance) en ruta;

3) Peso máximo de despegue considerando el consumo anticipado de combustible y aceite que permita cumplir con la limitación del peso máximo de aterrizaje autorizado por diseño, al llegar al aeropuerto de destino;

4) Peso máximo de despegue considerando el consumo anticipado de combustible y aceite que permita cumplir con las limitaciones de distancia de aterrizaje a la llegada a los aeropuertos de destino y alternos.

c) El peso total computado bajo procedimientos aprobados.

d) Evidencia de que el avión está cargado de acuerdo a un programa aprobado que determine que el centro de gravedad está dentro de los limites aprobados.

e) Nombre de los pasajeros, a menos que tal información sea mantenida por otros medios por la aerolínea o explotador aéreo.

121.695 Disposición de manifiesto de carga (peso y balance): Autorización de salida, despacho y plan de vuelo: Aerolíneas domésticas e internacionales.

a) El piloto al mando de un avión debe llevar en el avión hasta el destino:

1) Una copia completa del manifiesto de carga o información de ello, excepto la información concerniente a la distribución de pasajeros y carga;

2) Una copia del formulario de autorización de despacho (salida); y

3) Una copia del plan de vuelo.

b) El explotador aéreo debe archivar copias de los registros (records) requeridos en esta sección por lo menos durante tres meses.

121.697 Disposición de manifiesto de carga, autorización de vuelo y plan de vuelo: Explotadores aéreos no regulares.

a) El piloto al mando de una aeronave debe llevar en el avión hasta el destino, los originales o copia firmadas del:

1) Manifiesto de carga;

2) Formulario de autorización de vuelo;

3) Autorización de aeronavegabilidad;

4) Certificación de ruta del piloto; y

5) Plan de vuelo.

b) Si un vuelo tiene origen en la base principal de operaciones del explotador aéreo, debe mantener en la base una copia firmada de cada documento listado en el párrafo (a) de esta sección.

c) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta sección, si un vuelo se origina en un lugar, otro que no sea la base de operación principal del explotador aéreo, el piloto al mando u otra persona no abordo del avión, quien está autorizado por el explotador aéreo puede, antes o inmediatamente después de la salida del vuelo, enviar una copia firmada de la lista de los documentos del párrafo (a) de esta sección a la base principal de operaciones.

d) Si un vuelo se origina en un lugar que no sea la base principal del explotador aéreo y hay en ese lugar una persona que maneja, la salida de vuelo para el explotador aéreo y que no viaje en ese vuelo, copias de los documentos del párrafo (a) de esta sección pueden ser retenidas en ese lugar por no más de 30 días antes de ser enviadas a la base principal de operaciones del explotador aéreo. Sin embargo los documentos para un vuelo en particular no deben ser retenidos en ese lugar o ser enviados a la base principal de operaciones, si el original u otras copias de ello han sido previamente retornados a la base principal de operaciones.

121.701 Libro de mantenimiento de la aeronave (log book).

a) Toda persona que tome una acción en el caso de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en la estructura, motor, hélice o componentes, que es crítica para la seguridad del vuelo tendrá que registrar tal acción en el registro (record) técnico de vuelo del avión.

b) Todo titular del certificado deberá tener un conocimiento, adiestramiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros requeridos en el párrafo (a) de esta sección en el avión en un lugar rápidamente accesible a todo miembro de la tripulación de vuelo y deberá incorporar ese procedimiento en el manual del titular del certificado.

121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.

a) Todo titular del certificado deberá informar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento o defecto concerniente a:

1) Fuego durante el vuelo y si el sistema de alarma correspondiente funcionó adecuadamente;

2) Fuego durante el vuelo no protegido por sistema de alarma;

3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;

4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daño durante el vuelo al motor, estructura adyacente, equipos o componentes;

5) Un componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor o vapores tóxicos y nocivos en el compartimiento de tripulación de cabina de mando o de pasajeros durante el vuelo;

6) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo debido a extinción de llama;

7) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo cuando ocurre daño externo al motor o a la estructura del avión;

8) Apagar (shutdown) el motor durante el vuelo debido a ingestión de objetos extraños (FOD) o congelamiento;

9) Apagar (shutdown) más de un motor durante el vuelo;

10) Un sistema de embanderamiento de hélice o capacidad del sistema de controlar la sobrevelocidad durante el vuelo;

11) Un sistema de combustible o vaciado de combustible que afecte el flujo de combustible o que cause pérdidas peligrosas durante el vuelo;

12) Una extensión o retracción de tren de aterrizaje inadvertida o apertura o cierre de las puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;

13) Componentes del sistema de freno que produzca una falla de la fuerza actuante del freno cuando el avión está en movimiento sobre la tierra;

14) Estructuras del avión que requieran reparación mayor;

15) Fisuras, deformaciones permanentes o corrosión de la estructura de la aeronave, si son mayores que los máximos aceptados por el fabricante o la Autoridad de Aviación Civil;

16) Componentes o sistemas de la aeronave o que resulten en tomar acciones de emergencia durante el vuelo (excepto acción de apague (shutdown) de un motor en vuelo); y

17) Los sistemas de evacuación de emergencia y/o sus componentes incluyendo todas las salidas de emergencia o al sistema de luces de evacuación de emergencia de pasajeros, o al equipo de evacuación que se encuentre defectuoso, o que falle cuando realiza las funciones para las cuales fue concebido durante una situación de emergencia o durante la instrucción, prueba, mantenimiento y demostración o que se despliegue inadvertidamente.

b) Para el propósito de esta sección "en vuelo" o "durante el vuelo" significa el período desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que finalice el recorrido de aterrizaje.

c) En adición a los informes requeridos por el párrafo (a) de esta sección, todo titular del certificado debe informar cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en un avión, que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, mal funcionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede peligrar la operación segura de una aeronave usada por él.

d) Todo titular del certificado debe enviar cada reporte requerido por esta sección, por escrito, cubriendo cada período de veinticuatro (24) horas comenzando a las 9:00 horas local de todo día y finalizando a las 9:00 horas del día siguiente a registro (record) de la Autoridad de Aviación Civil dentro del período de setentidós (72) horas posteriores a la ocurrencia de la novedad.

e) El titular del certificado deberá transmitir los reportes requeridos por esta sección en una manera y en un formulario que sea conveniente para su sistema de comunicación y procedimientos y deberá incluir en su primer reporte diario toda la información disponible según lo siguiente:

1) Tipo y matrícula que identifiquen al avión;

2) Nombre del explotador;

3) La fecha, número de vuelo y escalas durante el cual ocurrió el incidente (ejemplo: prevuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso para aterrizaje e inspección);

4) El procedimiento de emergencia efectuado (ejemplo: aterrizaje no programado y descenso de emergencia);

5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto;

6) Identificación de la parte y sistema involucrado, incluyendo información disponible pertinente a la designación del tipo de componente mayor y el tiempo desde la última revisión general, entre recorrida general;

7) Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (ejemplo: desgaste, fisuras, deficiencias de diseño o error humano);

8) Si la parte fuera reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada;

9) Si se impidió el despegue del avión;

10) Otra información pertinente necesaria para una identificación, determinación de la seriedad o acción correctiva más completa.

f) Ninguna persona debe retener un reporte requerido por esta sección, aún si no está disponible toda la información requerida por esta sección.

g) Cuando el titular del certificado consiga información adicional, incluyendo información del fabricante u otra agencia concerniente a informes requeridos por esta sección, debe remitirlo inmediatamente como un suplemento al primer informe con referencia de la fecha y lugar de remisión del primer informe.

121.705 Reportes sumarios de interrupción mecánica.

Todo titular del certificado debe enviar mensualmente a la Autoridad de Aviación Civil, un reporte sumario de las siguientes ocurrencias:

a) Toda interrupción de un vuelo, cambio no programado de una aeronave en ruta o suspensión o distorsión de una ruta, causada por dificultades mecánicas o conocidas o sospechadas que no sean requeridas de ser reportadas según la 121.703.

b) El número de motores removidos prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, listado por marca y modelo y el tipo del avión en la cual estaba instalado.

c) El número de hélices puestas en bandera, en vuelo, listados por tipo de hélice y motor y avión en los que estaban instalados. Hélices puestas en bandera para instrucción, demostración o chequeo de vuelo no necesitan ser reportados.

121.707 Reportes de reparaciones y alteraciones.

a) Todo titular del certificado deberá, prontamente, luego de su terminación, preparar un reporte de:

1) Toda reparación mayor o alteración mayor en la estructura, motor, hélice o accesorios de una aeronave operada por él;

2) Toda instalación de motor o hélice.

b) El titular del certificado deberá remitir una copia de cada reporte de reparación mayor y alteración mayor y de toda instalación de motor o hélice, a la Autoridad de Aviación Civil, en un plazo no mayor de siete (7) días, y deberá conservar una copia de cada reporte disponible para el inspector asignado por la Autoridad de Aviación Civil.

121.709 Liberación de aeronavegabilidad o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave.

a) Ningún titular del certificado debe operar una aeronave después de realizado un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en ese avión, a menos que el titular del certificado o la persona con quien negocia el titular del certificado para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, prepara o haga preparar:

1) Una liberación de aeronavegabilidad; y

2) Una entrada apropiada en el registro (record) técnico de vuelo de la aeronave. (log book).

b) La liberación de la aeronavegabilidad o entrada de registro (record) técnico de vuelo requerido por el párrafo (a) de esta sección debe:

1) Ser preparada de acuerdo con los procedimientos detallados en el manual del titular del certificado;

2) Incluir una certificación que:

i) El trabajo, debidamente identificado, fue realizado de acuerdo con los requisitos del manual del titular del certificado;

ii) Todos los ítems requeridos de ser inspeccionados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado;

iii) No existen condiciones conocidas que hagan al avión no aeronavegable; y

iv) De la manera como el trabajo fue realizado corresponda a la tarea encomendada, el avión está en condición para una operación segura; y

3) Ser firmada por una persona que posea una licencia adecuada según el RAD 65 y esté autorizada según el manual del titular del certificado.

No obstante el párrafo (b)(3) de esta sección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones realizadas por una estación de reparación certificada bajo lo provisto en

la sección (c) del RAD 145, la liberación de la aeronavegabilidad o retorno al servicio, puede ser firmada por una persona, autorizada por esa estación de reparación.

c) Cuando es preparado un formulario de liberación de aeronavegabilidad, el titular del Certificado debe entregar una copia al piloto y debe conservar un registro de ello por lo menos durante dos (2) meses.

d) En lugar de enunciar cada una de las condiciones de certificación requeridas en el párrafo (b) de esta sección, el explotador de servicios de transporte aéreo puede enunciar en su manual que la firma de una persona delegada por éste y autorizada por la Autoridad de Aviación Civil, en base a lo prescrito por el RAD 65, constituye esa certificación.

121.711 Registros (records) de comunicaciones: Explotadores domésticos e internacionales.

Toda aerolínea doméstica o internacional debe registrar todo contacto de radio en ruta entre la aerolínea y sus pilotos y debe mantener ese registro (record) por treinta (30) días.

121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.

(a) Por un período de veinticuatro (24) meses, todo titular de certificado mantendrá los registros sobre toda emergencia médica que ocurra durante el tiempo de vuelo que resulta en el uso de conjunto médico de emergencia requerido bajo el Apéndice A, de este RAD y desviación de la aeronave, o muerte de un pasajero o tripulante. Estos registros (records) incluirán una descripción de cómo el conjunto médico se usó, por quién y el resultado de la emergencia médica.

Apéndice "A" - Botiquín de Primeros Auxilios y Botiquín de Emergencias Médicas

Botiquín de Primeros Auxilios

El Botiquín de primeros auxilios aprobado, requerido por 121.309, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requisitos:

1) Todo botiquín de primeros auxilios debe ser impermeable y limpio, y debe contener solamente materiales aprobados por la sección de salud pública y acción social de la República Dominicana;

2) Los botiquines de primeros auxilios requeridos deben estar distribuidos tanto como sea práctico en toda la aeronave y ser accesibles en forma rápida por la tripulación de cabina (asistentes de a bordo);

3) El número mínimo de botiquines de primeros auxilios requeridos es el siguiente:

Nº de Pasajeros	Nº De Botiquín de Primeros Auxilios
0 - 50	1
51 - 150	2
151 - 250	3
más de 250	4

4) Excepto como está previsto en el párrafo (5), todo botiquín de primeros auxilios debe contener al menos los siguientes contenidos aprobados:

Contenido	Cantidad
Banda adhesiva	16
Gasa antiséptica	20
Inhalante de NH3 (amoníaco)	10
Bandas compresivas de 10 cm (4")	8

5) Los elementos para entablillar piernas y brazos que no estén dentro de los botiquines de primeros auxilios, deberán estar ubicados en algún lugar accesible y tan cerca como sea posible del botiquín:

Contenidos	Cantidad
-Banda triangular para sostener brazos 1m (40")	5
-Compuestos Cauterizantes 1/8 de onza o un equivalente de otro remedio para quemaduras.	6
-Tablillas para brazos (no inflables)	1 juego
-Tablillas para piernas (no inflables)	1 juego
-Rollo de venda ancha 0,1m (4")	4
-Rollo de cinta adhesiva de 0,025	2
-Tijeras para vendas	1

Botiquín de Emergencias Médicas:

El botiquín aprobado requerido en 121.309 para los pasajeros, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requisitos:

1) Equipo médico de emergencia aprobado, que deberá estar guardado de tal manera que permanezca protegido del polvo, humedad y temperaturas que lo deterioren;

2) Durante la operación de cada aeronave, que transporte pasajeros, deberá haber a bordo un botiquín de emergencias médicas aprobado, localizado de tal manera que sea rápidamente alcanzado por la tripulación;

3) Dicho botiquín deberá contar, como mínimo, con los siguientes contenidos mantenidos en las cantidades especificadas.

Contenido	Cantidad
Instrumento para medir presión	1
Estetoscopio	1
Conducto para airè (tráquea) 3 tamaños	3
Jeringas del tamaño necesario para suministrar la droga requerida	4
Inyección de Dextrosa al 50%, 50 cc	1
Tabletas de Nitroglicerina	10
Instrucciones para usar las drogas del botiquín	1
Epinefrina 1:1000 ampolla para una dosis simple o equivalente.	2
Difenhydramina HCI inyectable ampolla para una dosis simple o equivalente.	2

Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo en las Aeronaves.

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación Datos	Intervalo de Muestreo (Por segundo)	Resolución de Lectura (4)
Tiempo (UTC o contador de cinta; Rango de muestreo 0 a4,095 muestreados uno por intervalos)	24 Hs.	± 0.125 % por hora	0.25 (1 cada 4 sg.)	1 seg.
Altitud	-1000 pies a la máxima altitud certificada de la aeronave	± 100 A ± 700 pies (ver tabla 1 TSO-C51A)	1	De 5 minutos a 35' (1)
Velocidad del aire	50 Kias hasta Vso y Vso hasta 1,2 vd	± 5%, ± 3%	1	1 KT.
Rumbo	360°	± 2°	1	0.5°
Aceleración normal (vertical)	-3g hasta + 6g.	± 1% del máximo rango excluyendo el error de los datos del ± 5%	8	0,01
Actitud de cabeceo	± 75°	± 2%	1	0.5°
Actitud de balanceo	± 180°	± 2%	1	0.5°
Transmisión del transmisor de radio	ON/OFF (discreto)	± 2%	12°	-----
Empuje o potencia para cada motor	Todo el rango hacia adelante	±2°	1 por motor	0,2%
Selección del control de cabina o flap del borde de ataque	Rango total o posición discreta	+ 3° según indicador del piloto.	0.5	0.5%
Posición de los reversores de empuje.	Sin accionar en tránsito o reversores a full (discreto)	----------	1 (por 4 seg. Por motor)	----------
Posición de los Spoilers De tierra. Selección del freno aerodinámico.	Rango total o cada posición discreta.	+ 2% a menos que sea requerida mayor exactitud.	1	0.2%
Paso por un radiobaliza.	Discreto	--------	1	--------
Acople del autopiloto	Discreto	--------	1	-----
Aceleración longitudinal	± 1G	± 1,5% del rango máximo excluyendo un error del 5% de los datos	4	0.01G
Contribuciones del piloto y/o posición de superficie controles primarios, cabeceo, balanceo, guinadas) (3)	Rango completo	± 2° a menos que exista una mayor exactitud únicamente requerida.	1	0.2°
Aceleración lateral.	± 1G	± 1,5% del rango máximo excluyendo un error del ±5% de los datos.	4	0.01g

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación Datos	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (4)
Posición de compensación de cabeceo.	Rango completo	± 3 a menos que se quiera una exactitud mayor únicamente requerida.	1	0,3%
Desviación del pendiente del planeador	± 400 microamperios	+ 3% a menos que sea requerida mayor exactitud.	1	0.3%
Desviación del localizador	± 400 microamperios	± 3%	1	0,3%
El modo AFCS y Estado de compromiso.	Discreto	--------	1	-----
Altitud de Radio	De 20 pies a 2,500 pies	± 2 Ft. O ±3% lo que sea mayor por debajo de 500 pies y ± 5% sobre 500 pies.	1	1 pie + 5% sobre 500 pies.
Luz Master de precaución.	Discreto	----------	1	----------
Estado de interruptor de aterrizaje de la caja de embarque	Discreto	----------	1	----------
Angulo de ataque (si está registrado directamente)	Como lo instalado	Como lo instalado	2	0,3%
Temperatura del aire externa o temperatura del aire total	-50°C a + 90°C	± 2°c	0,5	0,3°C
Hidráulica, presión baja en cualquier sistema	Discreta	----------	0,5	0.5%
Velocidad en tierra	Como lo instalado	Los sistemas más precisos instalados (aeronaves equipadas solamente con IMS)	1	0.2%

Si la capacidad de registro adicional está disponible, el registro de los siguientes parámetros es recomendado. Los parámetros están listados en orden de significado:

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Angulo de velocidad	Cuando disponible, como esté instalado	Como lo instalado.	4	----------
Velocidad y dirección del viento	Cuando disponible, como lo instalado	Como lo instalado	4	--------
Latitud y Longitud	Cuando disponible, como lo instalado	Como lo instalado.	4	
Presión del freno posición del pedal del freno	Como lo instalado	Como instalado	1	---
Parámetros adicionales del motor: EPR	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	---
N1	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	---

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado para Recuperación de Datos	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (4)
N2	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
EGT	Como lo instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
Posición de la palanca del acelerador	Como instalado	Como lo instalado	1 (por motor)	
Flujo de combustible	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
TCAS: TA RA	 Como instalado Como instalado	 Como instalado Como instalado	 1 1	
Nivel de sensibilidad (Como lo seleccionado por la tripulación)	Como instalado	Como instalado	2	
GPWS (Sistema de advertencia de proximidad a la tierra)	Discreto	---	1	
Tren de aterrizaje o posición selectora del tren	Discreto	---	0.25 (1 cada 4 segundos)	---
Distancias por DME 1 y 2	0-200NM	Como instalado	0.25	1 mi
Frecuencia de selección NAV 1 y 2	Rango completo	Como lo instalado	0.25	

1) Cuando la tasa de altitud está registrada. La tasa de altitud debe tener suficiente resolución y muestreo para permitir la derivación de la altitud a 5 pies.

2) Por ciento de rango completo.

3) Para aeronaves que pueden demostrar la capacidad de derivar, ya sea el control de entrada en el control de movimiento (uno de cada otro), para todos los modos de operación y régimen de vuelo, el "o" se aplica. Para aeronaves con sistemas de control no mecánicos (vuelo por alambre) el "y" se aplica. En aeroplanos con superficies divididas, la combinación conveniente de insumos es aceptable en lugar de registrar cada superficie separadamente.

4) Esta columna se aplica a aeronaves fabricadas después del 11 de octubre del 1991.

Apéndice "C" - Aviones Categoría No Transporte

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "D" - Criterio para la Demostración de los Procedimientos de Evacuación de Emergencia bajo 121.291

a) Demostración de un despegue abortado:

1) La demostración debe ser conducida durante la oscuridad de la noche o durante la claridad del día simulando la oscuridad de la noche. Si la demostración es realizada bajo techo durante las horas de luz solar se puede usar iluminación en el piso, pero ésta debe ser de intensidad baja y mantenida aislada para evitar que proyecte el reflejo hacia dentro de las ventanillas o puertas del avión;

2) El avión debe estar en una posición normal en tierra con el tren de aterrizaje extendido.

3) Bancos o rampas pueden ser usados para descender desde el ala a tierra.

Equipo de seguridad tales como alfombras o balsas salvavidas invertidas pueden ser colocadas en la tierra para proteger los participantes.

Ningún otro equipo, que no sea parte del equipo de evacuación de emergencia del avión, debe ser usado para ayudar a los participantes a alcanzar la tierra.

4) El sistema eléctrico normal del avión debe ser desactivado;

5) Todo el equipo de emergencia requerido para el tipo de operación de transporte de pasajero debe estar instalado de acuerdo con el manual del titular de certificado;

6) Toda puerta y salida externa y toda puerta interna o cortina deben estar en posición para simular un despegue normal;

7) Se deben emplear personas saludables que representen una carga de pasajeros. Por lo menos el 15 % debe ser femenino y mayor de 50 años, y un 35% mayor de 50 años.

Tres muñecas deben ser cargadas por pasajeros para simular niños de dos años de edad o menor. Estas muñecas no se incluyen como parte del total de la carga de pasajeros.

Tripulante, mecánicos y personal en entrenamiento, quienes mantienen operando el avión en el curso normal de sus deberes no deben ser usados como pasajeros.

8) Ningún pasajero debe ser asignado a ningún asiento especifico, excepto si es requerido por la Autoridad de Aviación Civil;

9) Los cinturones de seguridad y arneses (si es requerido), deben estar abrochados.

10) Antes de iniciar la demostración, la mitad del total del equipaje de mano, frazadas, almohadas y otros artículos deben estar distribuidos en varios lugares de los pasillos y en las vías de acceso de la salida de emergencia para crear obstrucciones menores;

11) La configuración y densidad de los asientos del avión deben ser representativas de la más alta capacidad de pasajeros del avión que el titular de certificado opera o que se propone operar;

12) Todo miembro de la tripulación debe ser miembro de una tripulación de línea de programación regular, debe estar sentado en su asiento normal asignado para despegue y debe permanecer en ese asiento hasta que reciba la señal para comenzar la demostración;

13) A ningún tripulante o pasajero se le puede anticipar o informar de cuáles son las salidas de emergencia disponibles para la demostración;

14) El titular de certificado no debe practicar, ensayar o describir la demostración a los participantes, ni debe ningún participante haber tomado parte en este tipo de demostración en los últimos seis (6) meses;

15) Las instrucciones a los pasajeros antes del despegue requeridas por la 121.571 pueden ser impartidas de acuerdo al manual del propietario de certificado. Los pasajeros deben ser advertidos a que sigan las instrucciones de los tripulantes, pero no deben ser instruidos en los procedimientos a seguir durante la demostración.

16) Si se usa el equipo de seguridad permitido por el párrafo (3) de esta sección, todas las ventanas de la cabina de mando y de la cabina de pasajero deben ser oscurecidas o todas las salidas de emergencia deben tener el equipo de seguridad para evitar que se descubran las salidas de emergencia disponibles;

17) No más del 50% de las salidas de emergencia en los lados del fuselaje de un avión que cumplan con los requisitos aplicables de emergencia requerida para esa aeronave puede ser usada para la demostración.

Las salidas que no se usarán en la demostración deben tener el mecanismo de apertura desactivado o debe ser indicado por luces rojas o cintas rojas u otros medios aceptables, situado afuera de las salidas para indicar fuego u otra razón del por qué no se pueden usar.

Las salidas a ser usadas deben representar todas las salidas de emergencia que tenga el avión y deben ser designadas por el titular de certificado sujeto a aprobación de la Autoridad de Aviación Civil.

Por lo menos una salida al nivel de piso debe ser usada.

Todos los evacuados, excepto aquellos que usen las salidas sobre las alas deben abandonar el avión por medios provistos que sean parte del equipo del avión.

19) El procedimiento aprobado del titular del certificado y todo el equipo de emergencia que está normalmente disponible, incluyendo toboganes, sogas, luces y megáfonos, deben ser utilizados durante la demostración;

20) El tiempo de evacuación es completado cuando el último ocupante ha evacuado el avión y está en tierra. Los evacuados usando bancos o rampas permitidos por el párrafo (3) de esta sección se consideran estar en tierra cuando ellos están sobre el banco o la rampa.

Demostración de aterrizaje:

En la demostración se puede asumir que existe la claridad del día en el exterior del avión y que todos los tripulantes requeridos para la demostración están disponibles.

1) Si en el manual del titular de certificado se requiere el uso de pasajeros para ayudar en el lanzamiento de balsas salvavidas, los pasajeros que se necesiten deben estar a bordo del avión y participar en la demostración de acuerdo con el manual;

2) Un banco debe estar colocado en cada salida de emergencia y ala, con el tope de la plataforma a una altura simulando el nivel del agua del avión después del aterrizaje;

3) Después de recibir la señal de aterrizaje, cada evacuado debe ponerse el chaleco salvavidas de acuerdo al manual del titular de certificado;

4) Cada balsa salvavidas debe ser lanzada e inflada, de acuerdo al manual del titular del certificado y todos los otros equipos de emergencia requeridos deben ser colocados en las balsas;

5) Cada evacuado debe entrar a una balsa salvavidas y los miembros de la tripulación asignados a cada balsa salvavidas deben indicarles el lugar y el uso de los equipos de emergencia a bordo de la balsa;

6) Ya sea el avión, maqueta del avión o un dispositivo flotante simulando un compartimiento de pasajero debe ser usado:

   i) Si una maqueta del avión es usada, debe ser una maqueta de tamaño real del interior del avión y representativa de la misma, usada o propuesta a ser usado por el titular de certificado y debe tener asientos adecuados para el uso de los evacuados.

La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercanamente la operación de esas puertas y salidas en un avión.

ii) Si se usa un dispositivo flotante simulando una cabina de pasajero, debe ser representativo lo máximo posible a la cabina de pasajero del avión usada en las operaciones.

La operación de las salidas y puertas de emergencia deben simular cercanamente la operación de esas puertas y salidas en un avión.

El dispositivo debe estar equipado con el mismo equipo de supervivencia que está instalado en el avión, para acomodar todas las personas participando en la demostración.

Apéndice "E" - Requisito del Entrenamiento de Vuelo

Las maniobras y procedimientos requeridos en 121.424 de este RAD para pilotos referente a entrenamiento de vuelo inicial, de transición y de promoción, están descritos en el programa de entrenamiento aprobado del titular del certificado para maniobras en corriente cortante de viento (windshear) a baja altitud y deben ser ejecutadas en vuelo, excepto que las maniobras y procedimientos en vientos cortantes deben ser ejecutados en un simulador de avión en que las maniobras y procedimientos sean específicamente autorizados a ser llevados a cabo y excepto al extremo que ciertas otras maniobras y procedimientos puedan ser ejecutados en un simulador con un sistema visual (simulador visual), un simulador de avión sin un sistema visual (simulador no visual), un aparato de entrenamiento, o un avión estático como está indicado por el símbolo apropiado en la columna respectiva, opuesta a la maniobra o procedimiento.

Siempre que una maniobra o procedimiento es autorizado para ser efectuada en un simulador no-visual, ésta puede ser efectuada en un simulador visual; cuando está autorizada en un dispositivo de entrenamiento ésta puede ser efectuada en un simulador visual o no-visual y en algunos casos en una aeronave estática.

Cuando es requerido que se efectúe en un dispositivo de entrenamiento o en una aeronave estática el símbolo apropiado estará señalado en la respectiva columna.

Para el propósito de este Apéndice los siguientes símbolos significan:

P Piloto al mando (PIC)
S Segundo al mando (SIC)
B PIC y SIC
F Ingeniero de vuelo
PJ PIC transición de Jet a Jet
SJ SIC transición de Jet a Jet
AT Todas las categorías de transición (PJ, SJ)
PS SIC Ascenso para PIC (mismo tipo de aeronave)
SF Ingeniero de Vuelo Ascenso SIC (mismo tipo de aeronave)
BU Ambos SIC e Ingeniero de Vuelo (ascenso mismo tipo de aeronave)
Refiérase a las tablas en las páginas siguientes.
PP PIC Transición prop a prop.
PS SIC transición prop a prop.

Requisitos de entrenamiento de Vuelo.

Clave:

Entrenamiento

A/P (IA)

En Vuelo (IAI)

Estático (IAS)

Simulador (IS)

Simulador visual (ISV)

Simulador No-visual (ISN)

Dispositivo de Entrenamiento (IST)

Entrenamiento de transición (T)

A/P (TA)

En Vuelo (TAI)

Estático (TAS)

Simulador (TS)

Simulador visual (TSV)

Simulador No-visual (TSN)

Dispositivo de Entrenamiento (TST)

Entrenamiento de ascenso (U)

A/P (UA)

En vuelo (UAI)

Estático (UAS)

Simulador (US)

Simulador visual (USV)

Simulador No-visual (USN)

Dispositivo de Entrenamiento (UST)

Como sea apropiado al avión y a la operación involucrada, el entrenamiento de vuelo para pilotos debe incluir los procedimientos y maniobras siguientes.

121.E.I Pre-vuelo:

a) Inspección visual del exterior e interior del avión, la ubicación de cada punto a ser revisado y el propósito para su inspección.

Si un ingeniero de vuelo es tripulante necesario para el tipo particular de avión, la inspección visual podrá ser realizada por el piloto al mando y el ingeniero de vuelo.

B (IAS), AT (TAS), BU (UAS).

b) Empleo de la lista de chequeo pre-arranque, las comprobaciones apropiadas del sistema de arranque, verificación y control del equipo electrónico, procedimientos y la selección de las comunicaciones y radio ayudas a la navegación y sus frecuencias antes del vuelo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

c) Rodaje y los procedimientos aplicables de conformidad con las instrucciones emitidas por la Autoridad de Aviación Civil de control de tráfico o por la persona que conduce la instrucción.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

d) Pruebas pre-despegue que incluyen pruebas del grupo motopropulsor.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

121.E.II Despegues:

a) Despegues normales que, a objeto de esta maniobra, se inician cuando el avión rueda a la posición sobre la pista de despegue a ser usada.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

b) Los despegues en condiciones simuladas instrumentales antes o al alcanzar una altura de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

c) Despegues con viento cruzado.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

d) Despegues con **una falla simulada del** motor más crítico.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

1) A una velocidad después de V_1 y antes de V_2 que en el criterio del piloto instructor que conduce la instrucción es apropiado al tipo de avión bajo las condiciones predominantes; o

2) A un punto tan próximo como posible después de V_1 cuando V_1 y V_2 ó V_1 y V_3 son idénticos; o

3) A la velocidad apropiada para aviones categoría de no-transporte.

Para el entrenamiento de transición en un tipo de avión con motores instalados en posiciones similares, o en las alas o motores montados en el fuselaje trasero, las maniobras pueden realizarse en un simulador no-visual.

e) Los despegues abortados realizados durante un despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable determinada antes de V_1, tomando en consideración las características de aeronave, longitud de pista, condición de superficie, velocidad y dirección del viento, energía térmica de frenado y otros factores pertinentes que pueden afectar adversamente la seguridad del avión.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

La capacitación en por lo menos uno de los despegues indicados debe realizarse de noche.

Para pilotos en transición este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida según la 121.434 realizando un despegue normal de noche cuando un piloto volando como piloto al mando ocupa una posición en los controles.

121.E.III Maniobra de Vuelo y Procedimientos:

a) Virajes con y sin spoilers.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

b) Vibración de Tuck y de Mach.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

c) Procedimientos de duración y autonomía máxima.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

d) Operación de sistemas y controles de la estación del ingeniero de vuelo.

B (ISN), AT (TSN), PS (USN).

e) Estabilizador atascado e incontrolable.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

f) Operación normal y anormal o alterna de los procedimientos y sistemas siguientes:

1) Presurización.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

2) Neumático.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

3) Aire acondicionado.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

4) Combustible y aceite.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

5) Eléctrico.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

6) Hidráulico.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

7) Mandos de vuelo.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), BU (UAS), BU (UST).

8) Antihielo y deshielo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

9) Autopiloto.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

10) Ayudas automáticas a la aproximación y otras ayudas.

B (IAI), B (ISN), AT (TSN), SF (UAI), BU (USN).

11) Dispositivos indicadores de aviso de entrada en pérdida, dispositivos de prevención y dispositivos de aumentadores de estabilidad.

B (IAI), B (ISN), AT (TSN), SF (UAI), BU (USN).

12) Dispositivos de radar a bordo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

13) Cualesquiera otros sistemas o los dispositivos, o ayudas disponibles.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

14) Sistemas eléctrico, hidráulico, mandos de vuelo, y el de instrumentos de vuelo y su mal funcionamiento o falla.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST):

15) Falla de sistema de flaps y tren de aterrizaje o su mal funcionamiento.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

16) Falla de equipo de comunicaciones o navegación.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

g) Procedimientos de emergencia de vuelo que incluyen por lo menos lo siguiente:

1) Planta de poder, calentador, compartimiento para la carga, cabina, cabina de vuelo, ala, y fuegos eléctricos.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (UST).

2) Control de humo.

B (IAS), B (IST), AT (TAS), AT (TST), BU (UAS), BU (USN), BU (UST).

3) Fallas de motor.

B (IAN), AT (TSN), BU (UST).

4 Lanzamiento de combustible.

B (IAS), B (ISN), B (TAS), B (TST), BU (UAS), BU (UST).

5) Cualquier otro procedimiento de emergencia indicado en el manual aprobado de vuelo.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

h) Viraje escarpados en cada dirección.

Cada viraje escarpado debe involucrar un ángulo de ala (banqueo) de 45 con un cambio de rumbo de por lo menos 180, pero no más de 360 grados de viraje.

P (ISN), PJ (TSN), PS (USN).

i) Aproximación a pérdidas en la configuración de despegue (excepto donde el avión usa una configuración de cero flaps), en configuración limpia, y en la configuración de aterrizaje.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

La Capacitación por lo menos en una de las configuraciones arriba descritas deben realizarse en un viraje con un ángulo de ladeo entre 15° y 30°.

j) Recuperación desde características críticas específicas de vuelo que son peculiares al tipo de avión.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

k) Procedimientos de Instrumento que incluyen lo siguiente:

1) Salida y llegada al Area.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN)

2) Uso de sistemas de navegación incluyendo entradas y salidas en radiales asignados.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

3) Patrón de espera.

B (ISN), AT (TSN), BU (USN).

l) Aproximaciones por instrumentos ILS que incluyan lo siguiente:

1) ILS Normal.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

2) ILS manualmente controlado con una falla simulada de un motor que ocurre antes de iniciar el rumbo de aproximación final y continúa hasta el aterrizaje o con el procedimiento de aproximación frustrada en mínimos.

B (IAI), AT (TSV), BU (USV).

m) Aproximaciones por instrumentos y aproximaciones frustradas a excepción de ILS que incluyen lo siguiente:

1) Aproximaciones de no-precisión que el alumno probablemente usará.

B (IST), AT (TST), BU (USV).

2) Además del subpárrafo (1) de este párrafo, por lo menos otro procedimiento de aproximación frustrada y aproximación de no-precisión que el alumno probablemente usará.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

En torno a los párrafos III (k) y III (l), cada aproximación por instrumentos debe realizarse de acuerdo con los procedimientos y las limitaciones aprobadas en la carta de aproximación que será usada.

La aproximación por instrumentos comienza cuando el avión está sobre el fijo de aproximación inicial para el procedimiento de aproximación usado o cambiado al controlador de aproximación final y termina cuando el avión toca tierra sobre la pista de aterrizaje o cuando una aproximación frustrada se completa.

n) Procedimientos de aproximación con circular que incluyen lo siguiente:

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

1) Que la porción del procedimiento de aproximación circular a la que la altura mínima está autorizada para el procedimiento a ser usado debe hacerse bajo condiciones instrumentales simuladas.

2) El procedimiento de aproximación circular debe hacerse a la altura autorizada del procedimiento de aproximación circular seguido por un cambio en el rumbo y las maniobras necesarias (con referencia visual) para mantener una trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal sobre una pista de aterrizaje por lo menos 90° desde el rumbo de aproximación final de la aproximación por instrumentos.

3) El procedimiento de aproximación circular debe realizarse sin movimiento excesivo, y sin exceder los límites operativos normales del avión.

El ángulo de inclinación no deberá exceder los 30°.

El entrenamiento en la maniobra de procedimiento de aproximación circular no es requerido para un piloto empleado por un explotador sujeto a las reglas operativas del RAD 121 de este Reglamento si el manual del explotador prohibe un procedimiento de aproximación circular en condiciones meteorológicas menores a 1,000 pies y 3 millas (altura máxima y visibilidad); para un SIC si el manual del explotador prohibe al SIC desempeñar un procedimiento de aproximación circular en operaciones bajo este RAD.

o) Aproximación con cero flaps.

Principalmente determinando las velocidades y la decisión de áterrizar si se aproxima con falla de algún motor.

P (IAI), PP (TSV), PJ (TSV), PS (USV).

P Aproximaciones Frustradas que incluyan lo siguiente:

1) Aproximación frustrada desde aproximación ILS.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

2) Otras aproximaciones frustradas.

B (IST), AT (TST), BU (UST).

3) Aproximaciones frustradas que incluyen un procedimiento aprobado completo de aproximación frustrada.

B (IST), AT (TST), BU (USV).

4) Aproximaciones frustradas que incluyan falla de un motor.

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

121.E.IV Aterrizajes y Aproximaciones de Aterrizajes:

a) Aterrizajes normales.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

B Aterrizajes e idas de largo con el estabilizador horizontal descompensado.

P (IAI), PJ (TSV), PP (TSV), PS (UST).

c) Aterrizaje en secuencia desde una aproximación ILS por instrumentos.

B (IAI), AT (TAI), AT (TSV), BU (USV).

d) Aterrizajes con viento cruzado.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

E Maniobra de aterrizaje con falla simulada de motor, como se indica a continuación:

1) Excepto como lo indica el sub-inciso (3) de este párrafo, en el caso de aviones de 3 motores, maniobrar el aterrizaje con un procedimiento aprobado que simule la pérdida de dos motores (motor central y externo).

P (IAI), PJ (TSV), P (TSV), PS (USV).

2) Excepto como se indica en el sub-inciso (3) de este párrafo, en el caso de otros aviones multimotores, maniobrar el aterrizaje con una falla simulada del 50 por ciento de la potencia disponible de motores, con la pérdida de potencia simulada sobre un solo lado del avión.

P (IAI), PJ (TSV), PP (TSV), PS (USV).

3 A pesar de los requisitos de los sub-incisos (1) y (2) de este párrafo, los tripulantes de vuelo para satisfacer esos requisitos en un simulador visual deben también:

i) Tomar entrenamiento de vuelo con un motor inoperativo en el aterrizaje; y

ii) En el caso de calificación de un copiloto a piloto al mando y que no ha desempeñado anteriormente las maniobras de vuelo requeridas por este párrafo, cumplirá los requisitos de este párrafo pertinente en entrenamiento inicial para pilotos al mando.

4 En el caso de los tripulantes de vuelo a excepción del piloto al mando, realizarán la maniobra simulada con la pérdida de potencia del motor más crítico.

f) Aterrizaje en condiciones simuladas de procedimientos de aproximación circular (excepciones bajo III (n) de acuerdo a este requisito).

B (IAI), AT (TSV), BU (USV).

g) Aterrizajes abortados que incluyen un procedimiento de aproximación frustrado normal.

A objeto de esta maniobra el aterrizaje debería abortarse a aproximadamente a 50 pies y aproximadamente sobre el umbral de la pista de aterrizaje.

B (IAI), AT (TSV), BU (USV),

h) Aterrizaje Cero Flaps.

P (IAI), PP (TSV), PJ (TSV), PS (USV).

i) Reversión manual (si corresponde).

B (ISV), AT (TSV), BU (USV).

La instrucción en aterrizajes y aproximaciones al aterrizaje deben incluir los tipos y las condiciones indicadas en IV (A) hasta (i), pero más de un tipo podrán combinarse cuando sea conveniente.

La instrucción en uno de los aterrizajes mencionados debe realizarse de noche.

Para pilotos en transición, este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida según 121.434 de este Reglamento desempeñando un aterrizaje normal con un piloto instructor como piloto al mando ocupando una posición en los controles.

B (IAI), AT (TAI), BU (UAI).

Apéndice "F" - Chequeo o Comprobación de Proficiencia

Examen escrito	PIC-SIC
Operaciones en tierra	
Inspección pre-vuelo	PIC-SIC
Rodaje	PIC-SIC
Prueba de motores	PIC-SIC
Despegues	
Normal	PIC-SIC
Instrumental	PIC-SIC
Viento cruzado	PIC-SIC
Con falla de motor	PIC-SIC
Despegue abortado	PIC-SIC
Procedimientos Instrumentales	
Procedimientos de salida	PIC-SIC
Procedimientos de arribo (llegada)	PIC-SIC
Circuitos de espera	PIC-SIC
Aproximaciones ILS normales	PIC-SIC
ILS con motor crítico inoperativo	PIC-SIC
ILS acoplado al piloto automático	PIC-SIC
Aproximación de no-precisión	PIC-SIC
Segunda aproximación de no-precisión	PIC-SIC
Re-ataque de una aproximación ILS (mínimos)	PIC-SIC
Segundo re-ataque	PIC
Aproximación en círculo	PIC
Maniobras en Vuelo	
Virajes escarpados	PIC
Características de vuelo específicas	PIC
Aproximación a pérdidas	PIC
Falla de motor	PIC
Aproximación con 2 motores inoperativos	PIC
(Aeronaves con 3 y 4 motores)	PIC
Aterrizaje normal	PIC
Aproximación ILS	PIC
Aterrizaje con viento cruzado	PIC
Aterrizaje con motor inoperativo	PIC
Aterrizaje luego de circular	PIC
Procedimientos Normales y Anormales	
Aterrizaje abortado	PIC
Aterrizaje con 2 motores inoperativos	PIC
(Aeronaves con 3 y 4 motores)	

Otros Eventos ..... Al criterio del Inspector* 4

NOTAS:

"PIC-SIC" : El término PIC-SIC aplica al Piloto y Copiloto

* : Puede ser obviado bajo algunas condiciones.

1) Piloto y copiloto pueden acreditarse simultáneamente este evento.

2) Cuando el operador está autorizado a conducir aproximaciones en círculo de acuerdo con sus especificaciones de operación (esto no es requerido para copilotos si el manual de operaciones lo prohibe).

3) El chequeador está autorizado a evaluar cualquier asunto requerido para una licencia TLA.

4) El inspector está autorizado a evaluar cualquier evento requerido para una licencia TLA:

Ingeniero de Vuelo

Chequeo o comprobación de proficiencia

Procedimientos normales

1. *Exámenes escritos
2. *Pre-vuelo
3. *Pre vuelo interior
4. *Preparación de paneles
5. *Carga de combustible
6. *Procedimientos de arranque
7. *Procedimientos de rodaje y antes del despegue
8. *Despegue y ascenso
9. *Presurización
10. *Crucero y administración de combustible
11. *Descenso y ascenso
12. *Después del aterrizaje y parada
13. *Coordinación con la tripulación (CRM)
14. *Conciencia situacional, tráfico, monitoreo, etc.
15. *Cálculos de performance.
16. *Operación de antihielo y deshielo
17. *Operación de los sistemas normal y anormal

Procedimientos Anormales y de Emergencia

Evaluar procedimientos anormales y de emergencia como sean necesarios para apreciar el rendimiento, habilidades y conocimiento del tripulante.

1) *Planteamiento y Resolución de problemas;
2) *Conocimiento y manejo de las listas;
3) *Habilidad para ejecutar procedimientos;
4) *Coordinación con la tripulación (CRM).

Apéndice "G" - Radar y Sistema de Navegación Inercial – Requisitos para Evaluación, Instalación y Programación de Entrenamiento

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "H" - Simulador Avanzado

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "I" - Programa de Prueba de Drogas

Este Apéndice contiene las normas y requisitos que deben ser incluidos en un programa antidrogas requerido por este RAD:

1) Procedimientos DOT. Todo empleador deberá asegurarse que los programas de prueba de drogas en las RAD 65, 121 y 135 cumplen con los requisitos de este Apéndice y los que serán publicados por la Autoridad de Aplicación.

2) Definiciones. Para el propósito de este Apéndice, se aplican las siguientes definiciones:

Accidente: Es un hecho asociado con la operación de una aeronave que tiene lugar entre el tiempo en que cualquier persona aborda la aeronave con la intención de volar hasta que todas las personas han sido desembarcadas, y en el cual alguna persona sufre la muerte o heridas serias, o en el cual la aeronave recibe un daño sustancial.

Tasa Anual: Para los propósitos de una prueba sin aviso a los empleados basada en una selección al azar, significa el porcentaje de la muestra de fluidos biológicos de los empleados que realizan una función considerada dentro de seguridad de las operaciones aéreas durante un año calendario.

El empleado: Es una persona que realiza ya sea, directamente o por contrato, funciones para un empleador, como se define más adelante. Sin embargo, esta previsto que un empleado que trabaja para un empleador quien tiene un certificado bajo el RAD 135 y 121, es considerado como un empleado para el titular del certificado para propósitos de este Apéndice.

Empleador: Es un titular de certificado bajo los RAD 121 y 135 o explotador como se lo define en el RAD 135.1 (c) de este Reglamento o en una facilidad de control del tránsito aéreo que no está operada por la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo es previsto que un empleador puede usar a una persona quien no esta incluida bajo dicho programa de drogas del empleador para realizar funciones, si dicha persona esta sujeta a los requisitos de otro programa antidroga del empleador aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

Realización: Es cuando un empleado es considerado que va a realizar una función o trabajo durante cualquier periodo en el cual el o ella se estén desempeñando realmente.

Droga prohibida: Es marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP), anfetaminas u otra droga considerada como tal, por las leyes dominicanas.

Rechazo a someterse: Es cuando un individuo se rehusa a proporcionar una muestra de orina sin una explicación médica válida, después de habérsele requerido para el cumplimiento de lo acordado en este Apéndice o demuestra una conducta que claramente obstruye el proceso de prueba.

Profesional para prevención de uso y abuso de substancia (SAP): Es un médico o psicólogo clínico autorizado por la Autoridad de Aviación Civil con conocimiento y experiencia clínica en la diagnosis y tratamiento de desordenes relacionados al uso y al abuso de drogas.

Resultado negativo del test de drogas: Es cuando el resultado de una muestra de orina recogida y aprobada bajo este Apéndice, ha sido verificada por un Médico Revisor Oficial (MRO), encontrándose negativo.

Resultado positivo del test de drogas: Es cuando el resultado de una muestra de orina recogida y aprobada bajo este Apéndice, ha sido verificada por un personal médico autorizado, encontrándose positiva.

3) Empleados que deben ser chequeados. Toda persona que realice funciones relacionadas con la seguridad directamente o por contrato para un empleador, debería ser chequeado bajo un programa antidroga aprobado por la Autoridad de Aviación Civil y conducido de acuerdo con este Apéndice. Estos son:

a) Tripulación de vuelo;

b) Auxiliares de a bordo (tripulantes de cabina);

c) Instructores de tierra y de vuelo;

d) Encargado de operaciones Despachador de vuelo (EOV);

e) Técnico de mantenimiento de aviación (TMA) con capacidad para poner aeronaves en servicio;

f) Chequeadores de vuelo;

g) Encargado de seguridad de aeronaves;

h) Controladores de tránsito aéreo.

4) Sustancias con las cuales se debe realizar una prueba. Todo empleador deberá someter a prueba todo empleado que realice funciones relacionadas con la seguridad, por la evidencia de existencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas para toda prueba requerida por este Apéndice. Como requisito de un programa de prueba de drogas establecido para propósitos de este RAD, los empleadores deben requerir una prueba de drogas en adición a

aquellas especificadas en este RAD, solamente con la aprobación garantizada de la Autoridad de Aviación Civil.

5) Tipos de chequeo de drogas. Todo empleador deberá conducir los siguientes tipos de pruebas de acuerdo con los procedimientos establecidos en este Apéndice:

a) Prueba de pre-empleo:

i) Si un individuo realiza funciones para un empleador, por primera vez, el empleador requerirá que el individuo se someta a prueba por el uso indebido de drogas;

ii) Un empleador puede requerir pruebas de pre-empleo de un individuo, si el siguiente criterio es establecido:

(a) El individuo previamente ha realizado funciones para el empleador;

(b) El empleador saca al individuo del programa de prueba, conducido bajo este Apéndice, por razones que no sea el resultado de prueba positivo verificado en una prueba de droga establecida por la Autoridad de Aviación Civil, o ha rehusado someterse a dicha prueba; y

(c) El individuo volverá al desempeño de una función de seguridad sensitiva.

iii) Ningún empleador permitiría que un individuo que se ha requerido tomar una prueba de pre-empleo bajo el párrafo (a)(i) ó (a)(ii) de este Apéndice, pueda realizar una función, a menos que, el empleador haya recibido el resultado negativo de una prueba sobre drogas, verificada en relación al individuo.

iv) El empleador advertirá a todo individuo que aplica para desempeñar funciones que deberá someterse a una prueba de pre-empleo para determinar la presencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el sistema del individuo. El empleador proporcionará la misma notificación a todo individuo requerido por el empleador para tomar la prueba de pre-empleo bajo el (a)(ii) de este Apéndice.

b) Prueba periódica. Todo empleado que realice funciones para un empleador y que es requerido para hacer un examen médico bajo el RAD 67 de este Reglamento deberá presentarse a una prueba sobre drogas

periódicamente. El empleado deberá presentarse a la prueba para ver la presencia de marihuana, cocaína, opio, phency clidine (PCP) y anfetaminas o un metabólico de esas drogas durante el primer año calendario de implementación del programa antidroga para el empleado. Las pruebas serán conducidas en conjunción con la primera evaluación médica del empleado o de acuerdo con un método alternativo de recoger los especímenes de la prueba periódica detallada en un programa antidroga aprobado por el empleador. Un empleador puede descontinuar la prueba periódica de sus empleados, después del primer año calendario de implementación del programa antidroga del empleador, cuando el empleador haya implementado un programa de prueba sorpresiva basada en la selección de los empleados.

c) Prueba aleatoria. El empleador seleccionará aleatoriamente a los empleados para la prueba sorpresiva para verificar la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos, PCP y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el sistema del empleado, usando una tabla de números aleatorios o cualquier otro método estadístico alternativo aprobado por la Autoridad de Aviación Civil:

i) Durante los primeros 12 meses que siguen a la implementación de la prueba sorpresiva basada en selección aleatoria presentada en este Apéndice, un empleador deberá cumplir con las siguientes condiciones:

(a) La prueba sorpresiva basada en la selección aleatoria del empleado, que será distribuida razonablemente a través del periodo de 12 meses;

(b) La última colecta de especímenes para la prueba aleatoria durante el año será conducida a una tasa anualizada igual a, pero no menos del 50% de los empleados que realizan una función sensitiva a la seguridad;

(c) El número total de pruebas sorpresivas basadas en la selección aleatoria durante los 12 meses deberá ser igual pero no menos que 25% de los empleados que realizan funciones de seguridad.

ii) Siguiendo los primeros 12 meses, un empleador logrará y mantendrá una tasa anualizada igual pero no menos que el 50% de los empleados que realizan funciones de seguridad.

d) Prueba post-accidente. Todo empleador deberá hacer pruebas a todo empleado que desempeña funciones de seguridad luego de haber sufrido un accidente en cuanto a la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos,

PCP y anfetaminas o un metabólico de esas drogas en el organismo, si el desempeño del o los empleados pueden haber contribuido a un accidente o no puede ser completamente descontado como un factor contribuyente al accidente. El empleado debe ser chequeado tan pronto como sea posible pero no más de 32 horas después del accidente. La decisión de no administrar una prueba bajo esta sección, debe hacerse usando la mejor información disponible al tiempo de la determinación que demuestre, que el desempeño del empleado no habría contribuido al accidente. El empleado se someterá a una prueba post-accidente bajo esta sección.

e) Prueba basada en una causa razonable. El empleador realizará pruebas a todo empleado que realice funciones de seguridad y quien es razonablemente sospechoso de usar una droga prohibida. El empleador realizará el test al espécimen del empleado para determinar la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos, PCP y anfetaminas o un metabólico de dichas drogas u otras drogas prohibidas, solamente de acuerdo con este Apéndice. La decisión de hacer pruebas deberá estar basada en una base razonable y confiable de que el empleado está usando una droga prohibida sobre la base de indicadores de probable uso de la droga en cuanto a exámenes físicos recientes, de comportamiento o de desempeño.

f) Retorno al trabajo. Todo empleador deberá asegurarse que antes que un individuo retorne al trabajo para desempeñar funciones de seguridad, después de rehusar presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice. El individuo deberá tomar una prueba de droga. Ningún empleador permitirá que un individuo pueda desempeñar unas funciones de seguridad, a menos que el empleador haya recibido el resultado de una prueba sobre la droga verificada como negativa para dicha persona.

g) Seguimiento de la prueba:

i) Todo empleador deberá implementar un programa razonable de prueba sorpresiva de todo individuo que ha sido contratado para realizar o quien tiene que retornar al desempeño de funciones de seguridad después de rechazar, presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice;

ii) El número y la frecuencia de dicha prueba serán determinados por el médico revisor oficial del empleador (MRO). En el caso de cualquier individuo evaluado bajo este Apéndice y determinado que está en la necesidad de ayuda en la resolución de problemas asociados con el uso ilegal de drogas, la prueba de seguimiento consistirá de por lo menos 6 pruebas en los primeros 12 meses siguientes al retorno del empleado a su trabajo.

iii) El empleador puede solicitar que el empleado tome la prueba

sobre alcohol, en adición a la de las drogas, si el médico revisor oficial determina que la prueba del alcohol es necesaria para el empleado en particular. Cualquier tipo de prueba sobre el alcohol deberá ser conducido con aprobación de la Autoridad de Aviación Civil.

iv) La prueba de seguimiento no deberá exceder a los 60 meses después de la fecha que el individuo empieza a realizar o regresa al desempeño de sus funciones de seguridad. El médico revisor oficial puede suspender el requisito para la prueba de seguimiento a cualquier momento después de las primeras 6 pruebas que han sido conducidas, si se determina que dicha prueba no es ya más necesaria.

6) Asuntos administrativos y otros:

a) Recolección, probación y registros de rehabilitación. Todo empleador mantendrá todos los registros relacionados al proceso de recolección, incluyendo todas las bitácoras (logbooks) y certificaciones, por dos años. Todo empleador mantendrá registro (récords) del empleado que por cuyos resultados de la prueba de drogas fue positivo, evaluaciones del profesional para abuso de sustancias y rehabilitación de los empleados por 5 años. El empleador mantendrá registro de los resultados negativos de la prueba por 12 meses. El empleador permitirá que la Autoridad de Aviación Civil examine estos registros.

b) Inspecciones de laboratorio. El empleador contratará solamente un laboratorio que permita inspecciones preliminares por el empleador antes que el laboratorio proporcione un contrato de prueba e inspecciones sorpresivas, incluyendo el examen de cualquiera y de todos los registros, en cualquier momento por parte del empleador o la Autoridad de Aviación Civil.

c) Requisitos del empleado para repetir el test de un espécimen dividido:

i) Antes de las 72 horas de haber recibido el aviso de un resultado de la prueba verificado como positivo, un empleado puede solicitar que se repita el test para probar el segundo espécimen dividido obtenido durante la colección del espécimen primario, que resultó en la prueba confirmado como positivo.

ii) El espécimen dividido deberá ser probado de acuerdo con procedimientos de la Autoridad de Aviación Civil.

iii) El Médico Revisor Oficial (MRO) no demorará en la verificación del resultado de la prueba primaria, posterior a una solicitud para

una prueba del espécimen dividido, a menos que dicha demora se base en las razones diferentes que la dependencia del resultado de la prueba del espécimen dividido. Si el resultado de la prueba primaria es verificado como positivo, las acciones requeridas bajo esta regla (por ejemplo, la notificación a la Autoridad Médica de Aplicación el retiro de la posición sensitiva a la seguridad), no son establecidas durante el período solicitado de 72 horas o pendiente de recibir el resultado de la prueba del espécimen dividido.

d) Liberación de la información de la prueba de droga. Un empleador liberará información con relación a los resultados de la prueba de droga del empleado, evaluación o rehabilitación a una tercera parte, en acuerdo con el consentimiento escrito específico del empleado autorizando la liberación de la información a una persona identificada, a la Autoridad de Aviación Civil como parte de una investigación del accidente después de una solicitud escrita u orden, o como lo requerido por este Apéndice. Excepto lo requerido por ley o por este Apéndice, ningún empleador puede liberar información sobre el empleado.

e) Negación para presentarse a la prueba:

i) El empleador notificará a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 5 días laborales, de cualquier empleado quién tiene un certificado emitido bajo los RAD 61, 63 ó 65 de este Reglamento, quien hubiere rehusado presentarse a una prueba de droga que se requiere según este Apéndice. La notificación deberá ser enviada a la Autoridad de Aviación Civil.

ii) Los empleadores no requieren notificar a la oficina indicada anteriormente de rechazos para presentarse el pre-empleo o retorno al trabajo.

f) Descalificación permanente del servicio.

Un empleado que tiene resultados del test de la droga verificados como positivos en dos pruebas de la droga requeridas por este Apéndice, es permanentemente excluido de trabajar para un empleador en las funciones de la seguridad que el empleado realiza previo a la segunda prueba de drogas.

7) Médico revisor oficial (MRO)/profesional para la prevención de uso y abuso de sustancias (SAP).

El empleador designará o nombrará un médico revisor (MRO) quien deberá estar calificado y realizará las funciones establecidas en este Apéndice. Si el empleador no tiene un individuo calificado en su personal para servir como

MRO, el empleador puede contratar para la provisión de los servicios MRO, como parte de su programa de prueba de drogas.

a) Deberes del médico revisor oficial (MRO) y del profesional para uso y abuso (SAP). En adición a las funciones delineadas en el MRO, realizará las tareas enumeradas más adelante:

i) Durante la entrevista del MRO con un empleado o aplicante quien haya tenido un resultado de la prueba de droga positivamente confirmado, el MRO averiguará y el individuo debe dar a conocer, si tiene un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento o, si un aplicante sería requerido para tener dicho certificado con el propósito de realizar las tareas de la posición a la cual está aplicando.

ii) El MRO deberá procesar las solicitudes del empleado para la prueba de especímenes separados de acuerdo con el párrafo (c) de este Apéndice.

iii) El MRO deberá asesorar a cada empleado quien recibe un resultado positivo verificado de la prueba de drogas ó que rechace presentarse a una prueba de droga requerida bajo este Apéndice, de los recursos disponibles del empleado en cuanto a la evaluación y resolución de problemas asociado con el uso ilegal de las drogas, incluyendo los nombres, direcciones, y números telefónicos de los profesionales para el abuso de sustancias (SAP) y programas de asesoramiento y tratamiento.

iv) El MRO asegurará que cada empleado quien reciba un resultado positivo de la prueba de droga o que se niegue a presentarse a una prueba de droga requerida bajo este Apéndice, será evaluado por un SAP para determinar si el empleado está en la necesidad de ayuda para resolver los problemas asociados con el uso ilegal de las drogas. El MRO puede realizar esta evaluación si el MRO es calificado como un SAP.

v) Previo a la recomendación de que un empleado vuelva a desempeñar funciones, después de que el empleado haya recibido un resultado positivo verificado de la prueba de drogas o rechazado para presentarse a una prueba de droga requerida por este Apéndice, el MRO deberá:

a) Asegurar que un empleado que retorne a desempeñar funciones se haya realizado un test de drogas cuyos resultados sean negativos, conducido de acuerdo a la sección V, párrafo F, de este Apéndice;

b) Asegurar que cada empleado haya sido evaluado de acuerdo con la sección VII, párrafo A.4 de este Apéndice; y

c) Asegurar que el empleado demuestre cumplimiento con cualquier programa de rehabilitación recomendado siguiendo la evaluación requerida bajo la sección VII, párrafo A.4 de este Apéndice.

vi) Previo a la recomendación para que un individuo sea contratado para realizar una función después de que tal individuo haya recibido un resultado de prueba de drogas positivo verificado en una prueba de pre-empleo o haya rechazado presentarse a una prueba de droga de pre-empleo requerida por este Apéndice, el Médico Revisor Oficial deberá:

a) Asegurar que un individuo haya recibido un resultado de la prueba de la droga negativo verificado en un subsiguiente test de pre-empleo conducido bajo la sección V, párrafo A, de este Apéndice;

b) Evaluar al individuo (si el MRO está calificado para ser un SAP o haya sido el individuo evaluado por un SAP), por uso o abuso de drogas; y

c) Asegurar que el individuo haya cumplido con los requisitos de cualquier programa de rehabilitación en el cual el individuo participó siguiente al resultado de la prueba de droga de pre-empleo verificado positivamente o el rechazo para presentarse a una prueba de pre-empleo.

vii) El MRO no recomendará que una persona quien no satisfaga los requisitos en el párrafo 7 (a)(i) o (a)(ii) de este Apéndice sea contratada para trabajar o retornar al trabajo y desempeñar funciones sensitivas de seguridad.

b) Determinaciones del MRO, en el caso de un empleado o aplicante que tenga un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento o quien podría requerir tener tal certificado con el objeto de realizar algunas funciones para un empleador, el MRO deberá tomar las siguientes acciones después de verificar un resultado positivo en la prueba de drogas:

i) El MRO, hará una determinación de probable dependencia o no-dependencia de la droga en caso de resultados positivos como se especifica en el RAD 67 de este Reglamento dentro los 10 días de trabajo para verificar el resultado de la prueba. Si el MRO es incapaz de hacer tal determinación, lo establecerá así en los

registros del individuo.

ii) Si el MRO determina que un individuo es no dependiente, el MRO puede recomendar que el individuo vuelva a su trabajo o sea contratado para realizar las funciones sujetas a los requisitos de la sección VII, párrafo A.S de este Apéndice. Si el MRO hace una determinación de dependencia probable de la droga o no puede hacer una determinación de dependencias, el MRO no recomendará que el individuo retorne el trabajo a menos que y hasta que dicho individuo haya sido encontrado no dependiente o haya recibido un certificado médico especial emitido por el Depto. de Medicina Aeronáutica de la DGAC.

iii) Después de hacer las determinaciones en 7 párrafo (b)(i) de este Apéndice, el MRO debe indicar los nombres de tales individuos, identificando la información, las determinaciones concernientes a la dependencia, la evaluación del SAP (si es disponible), recomendación de retorno al trabajo, cualquier información de apoyo médico, deberá notificar a la Autoridad Médica de Aplicación con 12 días laborables, después de verificar el resultado positivo de la prueba de drogas para tales individuos.

iv) Todos los informes requeridos bajo esta sección deben ser enviados a la Autoridad de Aviación Civil.

c) Reglamentos del MRO. Todo MRO mantendrá registros concernientes a la prueba de la droga realizados bajo esta regla de acuerdo con las siguientes provisiones:

i) Todo los registros deben mantenerse reservadamente y deberán ser dados a conocer solamente de acuerdo con las provisiones de este Apéndice.

ii) Los registros concernientes a la prueba de drogas confirmada positivamente por el laboratorio deberán ser mantenidos durante 5 años. Dichos registros incluyen copias del MRO de custodia y formas de control, entrevistas médicas, documentación de base para verificar como negativos los resultados de la prueba confirmados como positivos por el laboratorio, cualquier otra documentación concerniente al proceso de verificación del MRO, y copias de las determinaciones de dependencia donde sean aplicables.

iii) Los registros de resultados de pruebas negativas confirmadas, se mantendrán por 12 meses.

iv) Todos los registros que se mantengan en base a esta regla para cada MRO están sujetos el examen de la Autoridad de Aviación Civil.

v) Si el empleador cambia de MRO por cualquier razón, el empleador asegurará que el anterior MRO remita todos los registros mantenidos para el cumplimiento de esta regla al nuevo MRO, dentro de los 10 días de trabajo de recibido el aviso por parte del empleador del nuevo MRO, indicando nombre y dirección.

vi) Todo empleador obteniendo servicios del MRO por contrato, incluyendo un contrato a través de un consorcio, asegurara que el contrato incluye una previsión para mantener los registros que son consistentes con este párrafo, incluyendo los requisitos para transferir los registros a un nuevo MRO.

d) Evaluaciones y referimientos. Todo empleador asegurará que un SAP, incluyendo un MRO, (si es calificado como un profesional en abuso de sustancias), quien determine que un empleado cubierto requiere la ayuda para resolver los problemas asociados con el uso ilegal de las drogas, que no refiera al empleado a la práctica privada del abuso profesional de las sustancias, o a una persona u organización de la cual el profesional para abuso de sustancias reciba remuneración, ó en los cuales el profesional para abuso de las sustancias tenga un interés financiero. Este párrafo no prohibe a un SAP de las sustancias referir a un empleado para proporcionarle ayuda a través de:

i) Una agencia pública, tal como, el Estado o municipalidad;

ii) Un empleador o una persona bajo contrato que proporcionen tratamiento para los problemas de drogas en beneficio del empleador;

iii) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado bajo el programa de seguro de salud del empleado; o

iv) La única fuente de tratamiento apropiado terapéutico razonablemente accesible al empleado.

8) Programa de Asistencia al Empleado (PAE).

El empleador proporcionará un programa de asistencia para los empleados. El empleador puede establecer dicho programa como parte de los servicios personales internos o el empleador puede contratar a una entidad que proporcionará estos servicios PAE a un empleado. Todo programa PAE deberá

incluir educación y entrenamiento en uso de drogas para los empleados y entrenamiento para los supervisores que hacen determinaciones para la prueba de los empleados basada en una causa razonable.

a) Programa educacional PAE. Todo programa de educación PAE deberá incluir por lo menos los siguientes elementos: Reproducción y distribución de material informativo; distribución de un número de teléfono directo de servicio a la comunidad para ayuda al empleado; y reproducción y distribución de la política del empleador en referencia al uso de drogas en el lugar de trabajo. La política del empleador deberá incluir información relacionada con las consecuencias bajo la regla del uso de drogas, mientras se realizan funciones relacionadas a la seguridad, recibiendo un resultado de la prueba de drogas verificado como positivo, o rechazando presentarse a una prueba de drogas requerido bajo la regla.

b) Programa de entrenamiento PAE. Todo empleador implementará un programa razonable de entrenamiento inicial para empleados. El programa de entrenamiento del empleado deberá incluir por lo menos los siguientes elementos: los efectos y consecuencias del uso de la droga sobre la "Salud personal, seguridad y ambiente de trabajo; las manifestaciones y modos de comportamiento que pueda indicar el uso y abuso de las drogas; y la documentación de entrenamiento dado a los empleados y el personal supervisor del empleador". El personal supervisor del empleador será quién determinará cuando un empleado debe someterse a la prueba basada en una causa razonable, recibirá el entrenamiento sobre indicadores específicos, físicos contemporáneos, de comportamiento y de desempeño del uso probable de drogas, en entrenamiento especificado anteriormente. El empleador identificará al empleado en el entrenamiento PAE en el plan de prueba de drogas del empleador remitido a la Autoridad de Aviación Civil para su aprobación.

9) Plan para un programa antidroga del empleador:

a) Programa para sometimiento de planes y su implementación:

i) Todo empleador deberá presentar un plan programa antidroga a la Autoridad de Aviación Civil;

ii) a) Cualquier persona RAD que aplique por un certificado bajo las provisiones de la RAD 121 ó 135 de este Reglamento, deberá presentar un programa antidroga a la Autoridad de Aviación Civil para su aprobación y deberá obtener dicha aprobación previa el comienzo de las operaciones bajo el certificado. El programa será implementado no más tarde que la

fecha de inicio de las operaciones. Los empleados contratados para un nuevo titular de certificado deben sujetarse a un programa antidroga aprobado por la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 60 días de implementación del programa del empleador.

b) Cualquier persona que fuere a empezar operaciones de transportes aéreo, con 60 días previos a la iniciación propuesta de dichas operaciones, deberá presentar un plan de programa antidroga para aprobación de la Autoridad de Aviación Civil. Ningún explotador puede comenzar vuelos previo a recibir la aprobación; el programa sería implementado y actualizado con la iniciación de las operaciones. Los empleados contratados por un nuevo explotador deberán sujetarse al programa aprobado por la Autoridad de Aviación Civil dentro los 60 días de la implementación del programa del empleador.

c) Las operaciones de control de tránsito aéreo se encuentran bajo la dependencia absoluta de la Autoridad de Aviación Civil por consiguiente corresponderá a ésta la implementación de un programa antidrogas para los empleados del control de tránsito aéreo.

iii) De acuerdo con este Apéndice, una entidad o individuo que tenga un certificado emitido por la Autoridad de Aviación Civil con relación al RAD 145 de este Reglamento y empleando a individuos quienes desempeñan funciones con relación a un contrato primario o directo con un empleador o un explotador, deberá presentar un plan de programa antidroga (especificando los procedimientos para cumplir con este Apéndice) a la Autoridad de Aviación Civil para su aprobación. Todo taller de mantenimiento certificado implementará su programa antidroga aprobado de acuerdo con sus términos.

iv) Toda entidad o individuo cuyos empleados realizan funciones sensitivas de seguridad basándose en un contrato con un empleador (como se define en la sección 2 de este Apéndice), y cualquier consorcio debe presentar un plan de programa antidroga a la Autoridad de Aviación Civil para la aprobación en la forma y manera prescrita:

(a) El plan especificará los procedimientos que serán utilizados para cumplir con los requisitos de este Apéndice.

(b) Todo programa del consorcio deberá proporcionar información de cambios con relación a los miembros del consorcio con la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 10 días laborables de dichos cambios.

(c) Todo contratista o consorcio implementará su programa antidroga de acuerdo con los términos de su plan aprobado.

v) Todo empleador o compañía contratista que haya presentado un plan antidroga directamente a la Autoridad de Aviación Civil, asegurará que el mismo está continuamente cubierto por un programa antidroga aprobado por la Autoridad de Aviación Civil y obtendrá la aprobación apropiada de la Autoridad de Aviación Civil previa a los cambios de programa (por ejemplo, uniéndose a un programa de otro consorcio o transfiriendo a otro consorcio).

a) Un plan antidroga del empleador especificará los métodos por los cuales el empleador cumplirá con los requisitos de prueba de este Apéndice. El plan proporcionará el nombre y la dirección del laboratorio que haya sido seleccionado por el empleador para el análisis de los especímenes recolectados durante el programa de prueba antidroga del empleador.

b) Un plan antidroga del empleador, especificará los procedimientos y el personal que el empleador utilizará para asegurar que una determinación este hecha en cuanto a la veracidad de los resultados de la prueba y las explicaciones legítimas posibles para un empleado recibiendo un resultado de la prueba de drogas, verificado como positivo.

c) El empleador considerará su programa antidroga a ser aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, a menos que se notifique lo contrario por la Autoridad de Aviación Civil, dentro los 60 días después de la presentación del plan.

10) Informes de los resultados del programa antidroga.

a) Los informes anuales de los resultados del programa antidroga que serán presentados a la Autoridad de Aviación Civil en la forma y manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil, a más tardar el 15 de marzo, conteniendo el informe del previo año calendario (enero 1 hasta diciembre 31) de acuerdo con las provisiones posteriores:

i) Todo titular del certificado operando el RAD 121 presentará un informe anual del programa antidroga.

ii) Toda entidad que conduzca un programa antidroga bajo un plan antidroga aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, distinto que el de un titular del certificado bajo el RAD 121, que tenga 50 ó más empleados realizando funciones, en el 1° de enero de

cualquier año calendario presentará un informe anual a la Autoridad de Aviación Civil para dicho año calendario.

iii) La Autoridad de Aviación Civil se reserva el derecho de requerir que los empleadores de aviación que no necesitan someter reportes anuales que presenten dichos informes a la Autoridad de Aviación Civil. Los empleadores que sean requeridos para presentar informes anuales bajo esta provisión serán notificados por escrito por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo informe será presentado en la forma y manera prescritas por la Autoridad de Aviación Civil, ninguna otra forma es aceptable para su presentación a la Autoridad de Aviación Civil.

c) Todo informe deberá ser firmado por el administrador del programa antidroga del empleador u otro representante designado.

d) Todo informe con los resultados de la prueba de drogas verificado como positivo incluirá todos los elementos informativos siguientes:

i) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleados.

ii) Número de empleados cubiertos afectados por la regla antidroga de otro explotador identificados y presentados por número y categoría de empleado.

iii) Número de especímenes recolectados por tipo de prueba y categoría de empleado.

iv) Número de resultados de la prueba de droga positivas verificados por un médico revisor oficial (MRO) por tipo de prueba, tipo de droga y categoría de empleado.

v) Número de los resultados de la prueba de drogas negativa reportado por un MRO por tipo de prueba y categoría de empleado.

vi) Número de personas rechazadas a una posición de seguridad sensitiva basado en un resultado de prueba de drogas de pre-empleo verificado como positivo y presentado por un MRO.

vii) Acción tomada siguiendo un resultado de la prueba de drogas verificado como positivo, según el tipo de acción.

viii) Número de empleados que retornen al trabajo durante el período reportado después de haber recibido un resultado de la prueba de

drogas verificado positivamente ó rechazo a presentar una prueba de drogas requerida bajo esta regulación.

ix) Número de empleados por categoría de empleado con pruebas positivas verificadas para drogas múltiples por un MRO.

x) Número de empleados que rehusan presentarse a una prueba de drogas y la acción tomada en respuesta a sus rechazos.

xi) Número de empleados cubiertos que han recibido entrenamiento inicial requerido.

xii) Número de personal supervisor que haya recibido entrenamiento inicial requerido.

xiii) Número de supervisores que hayan recibido entrenamiento recurrente requerido.

e) Todo informe con solamente resultados de prueba negativas incluirá todos los elementos de información siguientes: Este informe puede solamente ser presentado por los empleadores sin resultados de la prueba de droga verificado como positivo durante el año reportado:

i) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado.

ii) Número de empleados cubiertos afectados por la regla antidroga de otro explotador identificado, reportado por número y categoría de empleado.

iii) Número de especímenes recolectados por tipo de prueba y categoría de empleado.

iv) Número de pruebas negativas reportadas por un MRO por tipo de prueba y categoría de empleado.

v) Número de empleados que rehusan someterse a una prueba de la droga y a la acción tomada en respuesta al rechazo.

vi) Número de empleados que vuelven al trabajo durante el período reportado después de haber recibido un resultado de la prueba de la droga verificado como positivo o rechazo a presentarse a una prueba de droga requerida bajo esta regulación.

vii) Número de empleados cubiertos que hayan recibido entrenamiento inicial requerido.

viii) Número de personal supervisor que haya recibido entrenamiento inicial requerido.

ix) Número de supervisores que hayan recibido entrenamiento recurrente requerido.

f) Un consorcio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil puede preparar informes a nombre de empleadores de aviación para propósito del cumplimiento con este requisito de reporte. Sin embargo, el empleador de la compañía de aviación firmará y someterá tal informe y permanecerá responsable para asegurar la exactitud y lo oportuno de todo informe preparado a su nombre por un consorcio.

11) Prioridad.

a) Cualquier autoridad reconocida por el Estado o por las leyes dominicanas puede realizar pruebas de drogas al personal que realiza funciones sensitivas a la seguridad, con relación a lo previsto en los RAD 65, 121 y 135 de este Reglamento.

b) Los RAD 65, 121 y 135 no prevalecen sobre lo previsto en las leyes penales de la República Dominicana donde se imponen sanciones a la conducta imprudente o temeraria que conduce a la pérdida de vidas, causa de heridas o daños a la propiedad aplicado específicamente a empleados de aviación civil.

12) Empleados localizados fuera del territorio de la República Dominicana.

a) Ningún individuo se someterá a una prueba de la droga requerida bajo las provisiones de este Apéndice mientras esté localizado fuera de la República Dominicana:

i) Todo empleado quien es asignado a realizar funciones de sensibilidad a la seguridad solamente fuera de la República Dominicana será sacado del programa de prueba aleatoria en el comienzo de dicha tarea.

ii) Todo empleado cubierto que es retirado del programa de prueba aleatoria bajo este párrafo (a) deberá retornar el programa de prueba aleatoria, cuando el empleado reasuma el desempeño de las funciones relacionadas con la seguridad total ó parcialmente dentro del territorio de República Dominicana.

b) Las provisiones de este Apéndice no se aplicarán a ninguna persona quien realice una función indicada en la sección 3 de este Apéndice por contrato con un empleador fuera del territorio de República Dominicana.

INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Apéndice "J" - Programa Preventivo de Abuso del Alcohol

Este Apéndice contiene las normas y componentes que deben ser incluidos en un programa preventivo de abuso del alcohol requerido por este Reglamento.

I General.

a) **Propósito:** El propósito de este Apéndice es establecer programas designados para ayudar a prevenir accidentes y lesiones resultantes del mal uso del alcohol por los empleados quienes realizan funciones de responsabilidad inherentes a la seguridad en la aviación.

b) **Procedimientos de prueba sobre el alcohol:** Todo empleador asegurará que toda la prueba de alcohol conduce al cumplimiento de este Apéndice con los procedimientos establecidos. Las provisiones que se refiere a la prueba de alcohol son aplicables a los empleadores mediante este Apéndice.

c) **Definiciones:**

Accidente: Es un hecho ocurrido a una aeronave entre el momento que cualquier persona aborda la misma con la intención de volar y el tiempo que dicha persona ha utilizado en desembarcar y en el cual alguna persona sufre de muerte o heridas serias o en el cual la aeronave recibe daño sustancial.

Autoridad de Aviación Civil: Es la entidad de la aeronáutica civil o su representante designado.

Alcohol: Es el agente intoxicante en bebidas de alcohol, alcohol etílico, u otros alcoholes de peso molecular menores, incluyendo metil alcohol o isopropil alcohol.

Concentración de alcohol: El alcohol en un volumen de respiración expresado en términos de gramos de alcohol por 210 litros de respiración como se indica en una prueba evidente de respiración bajo este Apéndice.

Uso del alcohol: Es el consumo de cualquier bebida, mezcla o preparación, incluyendo cualquier medicamento, conteniendo alcohol.

Prueba de confirmación: Es un segundo test, siguiendo un test de alcohol con un resultado 0.02, ó mayor, que proporciona datos cuantitativos de la concentración de alcohol.

Consorcio: Es una entidad, incluyendo un grupo o asociación de empleadores o contratistas, que proporcionan la prueba de alcohol requerida por este Apéndice y que actúa en beneficio de dichos empleadores o contratistas, que han

presentado un programa de prevención del mal uso del alcohol de la Autoridad de Aviación Civil de acuerdo con este Apéndice.

Compañía contratista: Es una compañía que tiene empleados quienes realizan funciones por contrato con un empleador.

Empleado cubierto: Es una persona quien realiza ya sea directamente por contrato, funciones enumeradas en la sección II de este Apéndice para un empleador (como se define más adelante). Para propósitos de la prueba de preempleo solamente, el termino "Empleado cubierto", incluye una persona con dichas funciones.

Agencia DOT: Es una agencia o la administración de operaciones de la Autoridad de Aviación Civil.

Empleador: Es un titular del certificado del RAD 121, un titular del certificado del RAD 135 (una facilidad del control de tránsito aéreo que no esté en operación por la Autoridad de Aviación Civil o bajo contrato).

Realización (función sensitiva a la seguridad): Cuando un empleado es considerado para realizar funciones durante cualquier período en el cual se desempeña, está listo para desempeñarse o inmediatamente disponible para desempeñar dichas funciones.

Rechazo a la presentación: (A una prueba de alcohol) cuando un empleado cubierto se niega a proporcionar la respiración adecuada para la prueba sin una explicación médica válida después que el o ella han recibido la notificación del requerimiento a ser probado de acuerdo con este Apéndice o exhibir una conducta que claramente impide los impedimentos el proceso de prueba.

Función sensitiva de seguridad: Es una función enumerada en la sección II de este Apéndice.

Prueba de alcohol: Es un procedimiento analítico para determinar si un empleado cubierto puede tener una concentración prohibida de alcohol en su sistema.

Profesional para el abuso de sustancias (SAP): Es un médico autorizado por la Autoridad de Aviación Civil o un psicólogo certificado, con conocimiento y experiencia clínica en el diagnóstico y tratamiento de desórdenes relacionados con el alcohol.

Tasa de violación: Es el número de empleados cubiertos (definidos bajo la sección IV de este Apéndice) encontrados durante pruebas aleatorias dadas bajo este Apéndice que tiene una concentración alcohólica de 0.04% o mayor, más el número de empleados que rehusan una prueba aleatoria requerida por este

Apéndice, dividido por el número total de empleados registrados en la industria dando pruebas aleatorias de alcohol bajo este Apéndice, más el número de empleados total registrado en la industria que rehusa una prueba aleatoria requerida por este Apéndice.

d) **De leyes locales y del estado:**

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2, estas regulaciones se cumplen de acuerdo a las leyes del Estado o ley local, regla u ordenanza siempre y cuando que:

(a) Cumplan con los requisitos estatales o locales; o

(b) Dichas leyes del Estado no sean un obstáculo para el cumplimiento y ejecución de cualquier requisito en este Apéndice.

2) Los requerimientos del mal uso del alcohol de este RAD no deben ser elaborados para anteponerse a lo previsto en el código penal de la República Dominicana, que impone sanciones por conducta imprudente que conduzca a la pérdida real de vida, lesiones o daño a la propiedad, aplicadas específicamente al transporte de empleados o empleadores y el público en general.

e) **Otros requisitos impuestos por los empleadores:**

Excepto lo expresamente previsto en estos requisitos del mal uso del alcohol, nada en estos requisitos se puede considerar que afecte la autoridad de los empleadores, o los derechos de los empleados, con respecto el uso o consumo de alcohol, incluyendo cualquier autoridad y derechos con respecto a la prueba de alcohol y rehabilitación.

f) **Requisito para dar aviso:**

Antes de realizar una prueba de alcohol bajo este Apéndice, todo empleador notificará a un empleado cubierto que la prueba de alcohol es requerida por este Apéndice. Ningún empleador representará falsamente que una prueba es administrada bajo este Apéndice.

II Empleados cubiertos:

Todo empleado que realice una función enumerada en esta sección directamente o por contrato para un empleador, como se define en este Apéndice, deberá estar sujeto a la prueba del alcohol bajo un programa de prevención del mal uso del alcohol aprobado por la Autoridad de Aviación Civil e implementado de acuerdo con este Apéndice. Las funciones cubiertas sensibles a la seguridad son:

1) Tripulación de vuelo;

2) Asistentes de vuelo;

3) Instructores en tierra y de vuelo;

4) Despachador de la aeronave;

5) Servicio de mantenimiento preventivo de la aeronave;

6) Chequeadores de vuelo;

7) Seguridad de aeronaves;

8) Controladores de tránsito aéreo;

III Pruebas requeridas:

a) **Pre-empleo:**

1) Previo a la primera vez que un empleado cubierto realice funciones para un empleador, el empleado deberá tomar pruebas para el alcohol. Ningún empleador permitirá que un empleado cubierto realice funciones, a menos que el empleado haya reservado una prueba del alcohol con un resultado indicando una concentración de alcohol menor de 0.04%. Si la prueba de pre-empleo resultante bajo este párrafo indica una concentración alcohólica de 0.02% o mayor pero menos que 0.04%, las previsiones del párrafo (f) de la sección "V" de este Apéndice se aplican.

2) Un empleador no requiere administrar una prueba de alcohol como lo requerido por este párrafo si:

(a) El empleado ha realizado una prueba de alcohol requerida por este Apéndice dentro los 6 meses previos, con un resultado indicando una concentración de alcohol menor que el 0.04%; y

(b) El empleador asegura que ningún empleador previo del empleado cubierto, tiene conocimiento sobre registros de una violación a los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento o la regla del mal uso del alcohol de otra agencia DOT, dentro los 6 meses previos.

b) **Post-accidente:**

1) Tan pronto como sea practicable después de un accidente, todo empleador debe realizar pruebas a todo empleado cubierto sobreviviente para el alcohol si el desempeño de las funciones del empleado ha contribuido al accidente o no puede ser completamente descartado como un factor que haya contribuido al accidente. La decisión de no administrar una prueba bajo esta sección estará

basada en la determinación del empleador, usando la mayor información disponible en el momento de la determinación, que el desempeño del empleado cubierto no podría haber contribuido al accidente.

2) Si la prueba requerida por esta sección no es administrada dentro las dos horas siguientes al accidente, el empleador preparará y mantendrá en archivo un registro que establezca las razones por las cuales la prueba no haya sido prontamente suministrada. Si una prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las 8 horas siguientes del accidente, el empleador cesará en los intentos para suministrar una prueba de alcohol y mantendrá el mismo registro. Los registros deben ser presentados a la Autoridad de Aviación Civil a solicitud de la misma o a quien designe.

3) Un empleado cubierto que está sujeto a la prueba de post accidente permanecerá disponible para dicha prueba o puede ser considerado por el empleador como que se ha rehusado a presentarse a la prueba. Nada en esta sección estará establecido para requerir la demora de la atención médica necesaria para la gente herida después de un accidente o para prohibir que una persona cubierta abandone el lugar del accidente por el período necesario para obtener asistencia en respuesta al accidente o para obtener la atención médica necesaria de emergencia.

c) **Prueba aleatoria:**

1) Excepto lo previsto en los párrafos (2)(4) de esta sección, el porcentaje mínimo para la prueba de alcohol aleatorio será del 25% de los empleados cubiertos.

2) La decisión de la Autoridad de Aviación Civil para incrementar o disminuir el porcentaje anual mínimo para la prueba aleatoria del alcohol está basada en la tasa de violación de toda la industria, la información utilizada para esta determinación es extraída de los informes sobre alcohol requeridos por este Apéndice. En orden de asegurar la confiabilidad de la información, la Autoridad de Aviación Civil considera la calidad y la completación de la información registrada, pudiendo obtener información adicional o informes de los empleadores y pueden hacerse modificaciones apropiadas calculando la tasa de violación de las industrias. Todo año, la Autoridad de Aviación Civil notificará a los empleadores el porcentaje anual mínimo para la prueba aleatoria del alcohol de los empleados cubiertos. La nueva tasa porcentual mínima para la prueba aleatoria del alcohol será aplicable comenzando el 01 de enero del año calendario siguiente a la notificación.

3) (a) Cuando el mínimo de la tasa de porcentaje anual para la prueba aleatoria del alcohol es de 25% ó más, la Autoridad de Aviación Civil puede disminuir esta tasa al 10% de todos los empleados cubiertos, si la Autoridad de Aviación Civil determina que los datos recibidos bajo los

requisitos registrados de este Apéndice para dos años calendarios consecutivos indican que la tasa de violación es menor que 0.05%.

(b) Cuando el mínimo de la tasa porcentual anual de la prueba aleatoria de alcohol es el 50%, la Autoridad de Aviación Civil puede disminuir esta tasa al 25% de todos los empleados cubiertos, si la Autoridad de Aviación Civil determina que la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para dos años calendarios consecutivos indican que la tasa de violación es menor del 1%, pero igual o mayor que el 0.5%.

4) (a) Cuando la tasa porcentual anual mínima para la prueba de alcohol es del 10% y la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para todo el año calendario indica que la tasa de violación es igual o mayor que el 0.5% pero menor que el 1%, la Autoridad de Aviación Civil aumentará el mínimo de la tasa porcentual anual para la prueba aleatoria del alcohol al 25% de todos los empleados cubiertos.

(b) Cuando la tasa anual porcentual mínima para la prueba aleatoria del alcohol es del 25% ó menos y la información recibida bajo los requisitos registrados de este Apéndice para dicho año calendario indican que la tasa de violación es igual a, o mayor que el 1%, la Autoridad de Aviación Civil aumentará la tasa anual porcentual mínima para la prueba aleatoria de alcohol al 50% de todos los empleados cubiertos.

5) La selección de empleados para la prueba aleatoria del alcohol debe ser hecha por un método científicamente válido, tal como una tabla de números aleatorios o un número generador aleatorio basado en el computador que se iguale con el número de identificación de pagos u otro número de identificación comparable. Bajo la selección del proceso utilizado, todo empleado cubierto tendrá una oportunidad igual de ser probado cada vez que se hagan las selecciones.

6) El empleador seleccionará aleatoriamente un número suficiente de empleados cubiertos, para la prueba durante todo año calendario igual a una tasa anual no menor que el mínimo de la tasa porcentual anual para la prueba de alcohol aleatoria, determinada por la Autoridad de Aviación Civil. Si el empleador conduce pruebas aleatorias a través de un consorcio, el número de empleados a ser chequeados puede ser calculado para todo empleador individual o puede basarse en el número total de empleados cubiertos quienes están sujetos a la prueba aleatoria de alcohol en el mismo mínimo de la tasa anual porcentual bajo este Apéndice o cualquier regla sobre la prueba de alcohol de la Autoridad de Aviación Civil.

7) Todo empleador se asegurará que las pruebas aleatorias del alcohol conducidas bajo este Apéndice no son anunciadas y que las fechas para administrar las pruebas aleatorias están esparcidas razonablemente a través del año calendario.

8) Todo empleador requerirá que todo empleado cubierto que sea notificado en la selección para pruebas aleatorias proceda a realizar la prueba inmediatamente; previsto, sin embargo, que si el empleado está realizando funciones en el momento de la notificación, el empleador asegurará que el empleado cese en desempeñar funciones y proceda a realizar la prueba tan pronto como sea posible.

9) Un empleado cubierto solamente será aleatoriamente probado, mientras el empleado esté realizando funciones sensibles a la seguridad, justamente antes de que el empleado realice funciones o justamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

10) Determinado empleado cubierto, esta sujeto a la prueba aleatoria de alcohol bajo las reglas de prueba de alcohol de la Autoridad de Aviación Civil, el empleado estará sujeto a la prueba aleatoria del alcohol en una tasa porcentual establecida para el año calendario de la Autoridad de Aviación Civil reguladora del 50% de las funciones del empleado:

i) Si un empleado es requerido a conducir pruebas aleatorias del alcohol bajo las reglas de la prueba del alcohol de la Autoridad de Aviación Civil, el empleador puede:

(a) Establecer equipos separados para selección aleatoria, con todo equipo conteniendo los empleados cubiertos, quienes estén sujetos a la prueba a la misma tasa requerida; o

(b) Aleatoriamente seleccionar dichos empleados para la prueba a las tasas porcentuales más altas establecidas para el año calendario por cualquier agencia a la cual el empleador esté sujeto.

d) **Prueba de sospecha razonable:**

1) Un empleador requerirá que un empleado cubierto presente una prueba de alcohol, cuando el empleador tenga la sospecha razonable de creer que el empleado ha violado las prohibiciones del mal uso del alcohol en el RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento.

2) La determinación del empleador de que exista sospecha razonable para requerir que el empleado cubierto tome una prueba de alcohol, se basará en observaciones específicas actuales concernientes a la aparición, comportamiento, palabras u olores del cuerpo del empleado. Las observaciones requeridas serán hechas por un supervisor quien esté entrenado en detectar los síntomas del mal uso del alcohol. El supervisor que haga la determinación que existe la sospecha razonable, no conducirá la prueba de la respiración alcohólica para dicho empleado.

3) La prueba del alcohol está autorizada por esta sección, solamente si las observaciones requeridas por el párrafo dos (2) son hechas durante, justamente antes o después del período del día del trabajo del empleado cubierto que esté requerido a cumplir con esta regla. Un empleado puede ser ordenado por el empleador para tomar la prueba de alcohol con la sospecha razonable, solamente mientras el empleado esté realizando funciones de sensibilidad a la seguridad, solamente antes que el empleado realice funciones sensitivas a la seguridad, o solamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

4) (a) Si la prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las dos horas siguientes a la determinación hecha bajo el párrafo (2) de esta sección, el empleador preparará y mantendrá en archivo un registro que establezca las razones por las cuales la prueba no ha sido administrada prontamente. Si una prueba requerida por esta sección no es administrada dentro de las 8 horas siguientes a la determinación hecha bajo el párrafo (2) de esta sección, el empleador cesará en los intentos de administrar una prueba de alcohol e indicará en el registro las razones para no administrar la prueba.

(b) No obstante, la ausencia de una prueba de sospecha razonable de alcohol bajo esta sección, ningún empleado cubierto se reportará al trabajo o permanecerá en el trabajo requerido para desempeñar las funciones sensibles a la seguridad, mientras el empleado esté bajo la influencia de o impedido por el alcohol, evidenciado por los indicadores de comportamiento, forma de hablar o desempeño por el mal uso del alcohol, ni tampoco un empleador permitirá al empleado cubierto realizar o continuar realizando las funciones hasta que:

(1) Una prueba del alcohol sea administrada y las medidas de concentración del alcohol en el empleado son menor del 0.02%; o

(2) El comienzo del próximo período de trabajo programado regularmente del empleado, pero no menos que 8 horas siguiendo la determinación hecha bajo el párrafo dos (2) de esta sección en que existe sospecha razonable por la que el empleado haya violado las prohibiciones del mal uso del alcohol en los RAD 65.46 (a), 121.458 y 135.253 de este Reglamento.

(c) Excepto lo provisto en el párrafo (4)(b), ningún empleador tomará acción alguna bajo este Apéndice contra un empleado cubierto, basado únicamente en el comportamiento del empleado y su apariencia en la ausencia de una prueba de alcohol. Ello no le prohibe el empleador con autoridad independiente de este Apéndice para tomar cualquier acción que de otra manera sea consistente con la ley.

e) **La prueba del retorno al trabajo:**

Todo empleador asegurará que antes que un empleado cubierto retorne al trabajo requerido para la realización de funciones después de comprometer una conducta prohibida según los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, el empleado realizará una prueba obligatoria de alcohol con un resultado que indique una concentración de alcohol de menos de 0.02%.

f) **Prueba de seguimiento:**

Siguiendo una determinación bajo la sección VI párrafo (c)(2) de este Apéndice en que un empleado cubierto esté en la necesidad de ser asistido en la resolución de los problemas asociados con el mal uso del alcohol, todo empleador asegurará que el empleado esté sujeto a una prueba de seguimiento de alcohol no anunciada dirigida por un profesional para el abuso de sustancia de acuerdo con las provisiones de la sección (vi) párrafo (c)(3)(b)(2) de este Apéndice. Un empleado cubierto será probado bajo este párrafo solamente mientras el empleado esté realizando funciones sensitivas de seguridad; justamente antes que el empleado realice funciones sensitivas a la seguridad o justamente después que el empleado haya cesado en realizar dichas funciones.

g) **Realización de una nueva prueba de los empleados cubiertos con una concentración de alcohol del 0.02% o mayor pero menor que el 0.04%:**

Todo empleador tomará una nueva prueba al empleado cubierto para asegurar el cumplimiento con las provisiones de la sección V, párrafo (f) de este Apéndice, si el empleador escoge permitir que el empleado realice las funciones dentro de las 8 horas siguientes a la administración de una prueba alcohólica indicando una concentración de alcohol del 0.02% o mayor pero menor del 0.04%.

IV Manejo de los resultados de las pruebas, retención de los registros y confiabilidad

a) **Retención de los registros:**

1) Requisito general. Todo empleador mantendrá registros del programa de prevención contra el mal uso del alcohol como se prevé [redacted].

2) Período de retención. Todo empleador mantendrá los registros de acuerdo con el siguiente programa:

(a) Cinco años. Los registros (record) de los resultados de la prueba de alcohol del empleado con resultados que indican una concentración de alcohol del 0.02% o mayor, registros (record) relacionados a otras violaciones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, la documentación de rechazo a tomar pruebas de requisito

de alcohol, documentación de la calibración del aparato, evaluaciones de los empleados (referimientos) y copias de cualesquiera informes anuales presentados a la Autoridad de Aviación Civil bajo este Apéndice, serán mantenidos por un mínimo de 5 años.

(b) Dos años. Los registros (records) relacionados al proceso de recolección (excepto calibración del aparato para probar la respiración evidente) y el entrenamiento será mantenido por un mínimo de dos años.

(c) Un año. Los registros de todos los resultados de las pruebas por debajo de 0.02% serán mantenidos por un mínimo de un año.

3) Tipos de registros (records). Los registros específicos siguientes serán mantenidos.

(a) Los registros relacionados al proceso de recolección:

(1) Colección de bitácoras, si estas son utilizadas;

(2) Documentos relacionados al proceso de selección aleatoria;

(3) Documento de calibración de los aparatos para la prueba evidente de respiración;

(4) Documentación de entrenamiento para el técnico que administra la prueba de alcohol en el aliento;

(5) Documentos generados en conexión con las decisiones para administrar pruebas de alcohol por sospecha razonable;

(6) Documentos generados en relación con las decisiones sobre pruebas de post accidente.

(7) Documentos que verifiquen la existencia de una explicación médica de la incapacidad de un empleado cubierto para proporcionar respiración adecuada para la prueba.

(b) Registros relacionados a los resultados de las pruebas:

(1) La copia del empleador del formulario sobre prueba del alcohol, incluyendo los resultados de la prueba;

(2) Documentos relacionados al rechazo de cualquier empleado cubierto para presentarse a una prueba de alcohol requerida por este Apéndice;

(3) Documentos presentados por un empleado cubierto para discutir el resultado de una prueba de alcohol administrada bajo este Apéndice.

(c) Registros relacionados a otras violaciones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento.

(d) Registros (records) relacionados con las evaluaciones:

(1) Registros (records) referentes a una determinación por el profesional para el abuso de sustancia (SAP) concerniente a una necesidad de asistencia a un empleado cubierto;

(2) Registros (records) concernientes al cumplimiento de un empleado cubierto con las recomendaciones del profesional para el abuso de sustancias;

(3) Registros (records) de las notificaciones a la Autoridad Médica Aeronáutica en cuanto a las violaciones de las prohibiciones al mal uso del alcohol en este Reglamento por los empleados cubiertos quienes tienen certificados médicos emitidos bajo el RAD 67 de este Reglamento.

(e) Registros relacionados a la educación y entrenamiento:

(1) Materiales sobre advertencia del mal uso del alcohol, incluyendo una copia de la política del empleador sobre el mal uso del alcohol;

(2) Documentación de cumplimiento con los requisitos de la sección VI, párrafo (a) de este Apéndice;

(3) Documentación del entrenamiento previsto al supervisor con el propósito de calificar al mismo para que haga una determinación concerniente a la necesidad de la prueba del alcohol basada en una sospecha razonable;

(4) Certificación en cuanto a que cualquier entrenamiento conducido bajo este Apéndice cumple con los requisitos de dicho entrenamiento.

b) **Informes de resultado en la administración de un sistema de información:**

1) Los informes anuales resumen los resultados de los programas en prevención al mal uso del alcohol que serán presentados a la Autoridad de Aviación Civil en la

forma y manera prescritos por la Autoridad de Aviación Civil de acuerdo con las provisiones indicadas más adelante:

(a) Todo titular del certificado por el RAD 121 deberá presentar un informe anual cada año;

(b) Toda entidad conduciendo un programa preventivo del mal uso del alcohol bajo las provisiones de este Apéndice, distintas a las del titular del certificado por el RAD 121 que tengan 50 ó más empleados cubiertos, para el 1 de enero de cada año calendario deberá presentar un informe anual a la Autoridad de Aviación Civil para dicho año calendario;

(c) La Autoridad de Aviación Civil se reserva el derecho a requerir empleadores que no sean requeridos de otra manera para presentar informes anuales, que preparen y presenten dichos informes a la Autoridad de Aviación Civil. Los empleadores que sean requeridos para presentar informes anuales bajo esta provisión serían notificados a través de la Autoridad de Aviación Civil.

2) Todo empleador que este sujeto a más de una regla sobre alcohol de la agencia DOT, identificará todo empleado cubierto por las regulaciones de más de una agencia. La identificación sería por el número total y categoría de la función cubierta.
Previo a conducir cualquier prueba del alcohol sobre un empleado cubierto sujeto a las reglas de más de una agencia, el empleador determinará qué regla o reglas de la agencia DOT le autorizan a que tome la prueba. La información sobre el resultado de la prueba será dirigida a las agencias apropiadas;

3) Todo empleador asegurará la exactitud y oportunidad de todo informe presentado;

4) Todo informe será presentado en la forma y manera prescritos por la Autoridad de Aviación Civil;

5) Todo informe será firmado por el empleador que administra el programa de prevención contra el mal uso del alcohol y otro representante designado;

6) Todo informe que contiene información sobre un resultado de la prueba selectiva del alcohol del 0.02% o mayor o una violación de las provisiones en el mal uso del alcohol en los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento incluirán los elementos informativos siguientes:

(a) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado.

(b) Número de empleados cubiertos en toda categoría sujetos a la prueba de alcohol bajo la regla del mal uso del alcohol de otra agencia, identificada bajo cada agencia.

(c) (1) Número de pruebas seleccionadas por tipo de prueba y categoría de empleado.

(2) Número de pruebas confirmadas, por tipo de prueba y categoría de empleado.

(d) Número de confirmación de las pruebas del alcohol indicando una concentración alcohólica del 0.02% ó mayor pero menos que el 0.04% por tipo de prueba y categoría de empleado.

(e) Número de confirmación de las pruebas de alcohol indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor, por tipo de prueba y categoría de empleado.

(f) Número de personas designadas a una posición como empleado cubierto siguiendo una prueba de alcohol de pre-empleo indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor.

(g) Número de empleados cubiertos con una prueba de confirmación de alcohol indicando una concentración alcohólica del 0.04% ó mayor quienes retornaron el trabajo en posiciones cubiertas (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional para el abuso de sustancia como se describe en la sección V, párrafo (e) y sección VI, párrafo (c) de este Apéndice).

(h) Número de empleados cubiertos a quienes se les administró las pruebas de alcohol y drogas al mismo tiempo, con resultados positivos para la prueba de la droga y para la prueba del alcohol, indicando una concentración de alcohol del 0.04% ó mayor.

(i) Número de empleados cubiertos a quienes se encontró que han violado otras previsiones por el mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a) 121.458 ó 135.253 de este Reglamento y la acción tomada en respuesta a la violación.

(j) Número de empleados cubiertos quienes rehusan presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice, el número de dichos rechazos que existieron para las pruebas aleatorias, y la acción tomada en respuesta a todo rechazo.

(k) Número de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido durante el período reportado, para determinar la existencia de sospecha razonable en el mal uso del alcohol.

7) Todo informe sin resultados de prueba selectivos del 0.02% ó mayor o violaciones de las previsiones en el mal uso del alcohol del RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento incluirán los elementos de información siguientes: Este informe puede solamente ser presentado si los resultados del programa cumplen con este criterio:

(a) Número de empleados cubiertos por la categoría de empleado;

(b) Número de empleados cubiertos en toda categoría sujetos a la prueba de alcohol bajo la regla del mal uso del alcohol de otra agencia, identificados por toda agencia;

(c) Número de pruebas selectivas por tipo de prueba y categoría de empleado;

(d) Número de empleados cubiertos quienes están involucrados en el mal uso del alcohol, quienes volvieron el trabajo a posiciones cubiertas (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional para el abuso de sustancias como se describe en la sección V, párrafo (e) y sección VI, párrafo (c) de este Apéndice).

(e) Número de empleados cubiertos quienes rehusan presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice y la acción tomada en respuesta a todo rechazo.

(f) Número de supervisores quienes han recibido el entrenamiento requerido durante el período reportado para determinar la existencia de sospecha razonable en el mal uso del alcohol.

8) Un consorcio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil puede preparar informes a nombre de empleadores de aviación individuales para propósitos de cumplimiento con este requisito del informe. Sin embargo, el empleador de la aviación firmará y presentará dicho reporte y permanecerá como responsable para asegurar la precisión y oportunidad de todo informe preparado a su nombre por un consorcio.

c) **Acceso a los registros y facilidades:**

1) Excepto lo requerido por la ley o expresamente autorizado o requerido en este Apéndice, ningún empleador liberará información sobre el empleado cubierto que está contenida en los registros requeridos para ser mantenidos bajo este Apéndice.

2) Un empleado cubierto está autorizado, después de una solicitud escrita, a obtener copias de cualquier registro (record) perteneciente al uso del alcohol del empleado, incluyendo cualquier informe pertinente a sus pruebas de alcohol. El empleador proporcionará inmediatamente los registros solicitados por el empleado.

3) Todo empleador hará copias disponibles de todos los resultados de la prueba del alcohol conducida bajo este Apéndice y cualquier otra información perteneciente al programa de prevención en el mal uso del alcohol del empleador, cuando sea solicitada por la Autoridad de Aviación Civil o cualquier agencia con autoridad regulatoria sobre el empleador o empleado cubierto.

4) Cuando sea solicitado por la Autoridad de Aviación Civil como parte de una investigación de accidente, todo empleador desplegará la información relacionada a la administración del empleador en cuanto a una prueba de alcohol de post accidente administrada siguiendo al accidente bajo investigación.

5) Los registros estarán disponibles para un empleador posterior después de recibir la solicitud escrita del empleado cubierto. Poner al conocimiento al empleador subsiguiente, está permitido solamente si está expresamente autorizado por los términos de la solicitud del empleado.

6) Un empleador puede dar a conocer una información requerida para ser mantenida bajo este Apéndice, destinado a un empleado cubierto o al empleado o al que toma decisiones en un pleito, agravio u otro proceso iniciado por o en nombre del individuo y que surge de los resultados de una prueba de alcohol administrada bajo este Apéndice o de la determinación del empleador que el empleado está comprometido en su conducta prohibida bajo el RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento (incluyendo, pero no limitándose a una compensación del trabajador, compensación de desempleo u otro procedimiento relacionado a un beneficio buscado por el empleado).

7) Un empleador deberá dar información con relación a los registros (records) de un empleado dirigido por medio del consentimiento especifico escrito, del empleado autorizando proporcionar la información a una persona identificada. El otorgamiento de dicha información por la persona que recibe la información está permitida solamente de acuerdo con los términos del consentimiento del empleado.

8) Todo empleador permitirá el acceso a todas las facilidades utilizadas en el cumplimiento de los requisitos de este Apéndice si así lo solicitare cualquier agencia con la autoridad regulatoria sobre el empleador o cualquiera de sus empleados cubiertos.

V Consecuencias para empleados envueltos en conductas relacionadas con el alcohol:

a) Remoción de una función sensitiva de seguridad:

1) Excepto lo previsto en la sección VI de este Apéndice, ningún empleado cubierto realizará funciones de sensibilidad a la seguridad si el empleado está comprometido en una conducta prohibida por los RAD 65.46 (a), 121.458 y 135.253 de este Reglamento o la regla del mal uso del alcohol de otra agencia.

2) Ningún empleador permitirá que ningún empleado cubierto realice funciones de sensibilidad de la seguridad si el empleador ha determinado que el empleado ha violado este párrafo.

b) Descalificación permanente del servicio.

Un empleado quien viola los RAD 65.46 (a), (c), 121.458 (c) ó 135.253 (c) de este Reglamento o quien este involucrado en el uso del alcohol que viola otra provisión del mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento y que previamente sea involucrado en el uso del alcohol violando las provisiones de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, después de resultar sujeto a dichas prohibiciones está permanentemente excluido de trabajar para un empleador en las tareas sensibles a la seguridad, que el empleado realizaba antes de tales violaciones.

c) Aviso a la Autoridad de Aviación Civil:

1) Un empleador quien determine que un empleado cubierto que tiene un certificado médico de piloto emitido bajo el RAD 67 de este Reglamento se ha involucrado en el uso del alcohol que viola las prohibiciones del mal uso del alcohol de los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento, notificará a la Autoridad Médica Aeronáutica dentro de dos días laborables.

2) Dicho tipo de empleador mandará a la Autoridad Médica Aeronáutica una copia del informe de cualquier evaluación realizada bajo las provisiones de la sección VI de este Apéndice dentro los dos días laborables de la recepción del informe por el empleador.

3) Todos los documentos serán enviados a la Autoridad Médica Aeronáutica.

4) Ningún empleado cubierto portador de un certificado médico aeronáutico por el RAD 67, realizará tareas sensibles a la seguridad para un empleador después de una violación, a menos que, la Autoridad Médica Aeronáutica haya recomendado que el empleado sea permitido a realizar dichas tareas.

d) Aviso de rechazos:

1) Excepto lo previsto en el su subpárrafo 2 de este párrafo (d), todo empleador notificará a la Autoridad de Aviación Civil dentro los cinco días laborables en cuanto a cualquier empleado cubierto que tenga un certificado emitido bajo el RAD 61, 63 ó 65 quien haya rechazado presentarse a una prueba de alcohol requerida bajo este Apéndice.
Las notificaciones serán enviadas a la Autoridad de Aviación Civil.

2) Un empleador no está requerido a notificar a la Autoridad de Aviación Civil a cerca de los rechazos para presentarse a las pruebas de alcohol de pre-empleo o rechazos para presentarse a las pruebas de retorno al trabajo.

e) Evaluación y pruebas requeridas:

Ningún empleado cubierto que ha estado involucrado en una conducta prohibida según los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento realizará funciones sensitivas a la seguridad, a menos que el empleado haya cumplido con los requisitos de la sección VI, párrafo (c) de este Apéndice. Ningún empleador permitirá que un empleado cubierto quien haya estado involucrado en este tipo de conducta pueda realizar funciones sensibles a la seguridad, a menos que el empleado haya cumplido con los requisitos de la sección VI, párrafo (c) de este Apéndice.

f) Otra conducta relacionada con el alcohol:

1) Ningún empleado cubierto y probado bajo las provisiones de la sección III de este Apéndice, a quien se le encuentra tener una concentración alcohólica del 0.02 ó mayor pero menor que el 0.04 realizará o continuará realizando funciones sensibles a la seguridad para un empleador, ni un empleador le permitirá al empleado realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad hasta que:

(a) La concentración alcohólica del empleado mida menos que el 0.02; ó

(b) El comienzo del período de servicio próximo regularmente programado para el empleado, pero no menos de 8 horas que sigan a la administración de la prueba.

2) Excepto lo previsto en el subpárrafo 1 de este párrafo, ningún empleador tomará ninguna acción bajo esta regla contra un empleado basado **únicamente en los** resultados de la prueba que muestran una **concentración alcohólica** menor al 0.04. Esto no prohibe a un empleador

con autoridad independiente con relación a esta regla de tomar cualquier acción de otra manera consistente con la ley.

VI Información sobre el mal uso del alcohol, entrenamiento y referimientos:

a) Obligación del empleador para promulgar una política con relación al mal uso del alcohol:

1) Requerimientos generales. Todo empleador proporcionará los materiales educativos que expliquen estos requisitos en el mal uso del alcohol y las políticas y procedimientos del empleador con respecto al cumplimiento de esos requisitos:

(a) El empleador asegurará que una copia de estos materiales sea distribuida a todo empleado cubierto previo al comienzo de la prueba de alcohol bajo el mandato de la Autoridad de Aviación Civil del empleador en un programa de prevención al mal uso del alcohol y a toda persona posteriormente contratada o transferida a una posición cubierta.

(b) Todo empleador proporcionará un aviso escrito a los representantes de las organizaciones de empleados en cuanto a la disponibilidad de esta información.

2) Contenido requerido. Los materiales que sean disponibles para los empleados incluirán la discusión detallada de por lo menos:

(a) La identidad de la persona designada por el empleador para contestar las preguntas del empleado en cuanto a los materiales.

(b) Las categorías de empleados que estén sujetos a las provisiones de estos requisitos de mal uso del alcohol.

(c) Suficiente información acerca de las funciones de sensibilidad a la seguridad realizada por esos empleados para aclarar que período del día laborable es requerido para que el empleado cubierto cumpla con estos requisitos del mal uso del alcohol.

(d) Información específica concerniente a la conducta del empleado que está prohibida por este capítulo.

(e) La circunstancias bajo las cuales un empleado cubierto será probado en cuanto al alcohol bajo este apéndice.

(f) Los procedimientos que serán utilizados para probar la presencia de alcohol, protección al empleado y la integridad del proceso de

prueba de la respiración, salvaguardando la validez de los resultados de la prueba y asegurando que esos resultados sean atribuidos al empleado corrector.

(g) El requisito que un empleado cubierto se presente a la prueba de alcohol administrada de acuerdo con este Apéndice.

(h) Una explicación de lo que constituye un rechazo para presentarse a una prueba de alcohol y las consecuencias que esto puede acarrear.

(i) Las consecuencias de los empleados cubiertos que se encuentren que hayan violado las prohibiciones en este capítulo, incluyendo el requisito de que el empleado sea retirado inmediatamente de la realización de funciones sensitivas a la seguridad y los procedimientos bajo la sección VI de este Apéndice.

(j) Las consecuencias de empleados encontrados con una concentración alcohólica del 0.02 ó mayor pero menos del 0.04.

(k) La información concerniente a los efectos del mal uso del alcohol en la salud, trabajo y vida personal de un individuo; signos síntomas de un problema alcohólico y métodos disponibles de evaluación y resolución de problemas asociados con el mal uso del alcohol, intervenir cuando un problema de alcohol es sospechoso, incluyendo confrontación, referimientos a cualquier programa de ayuda al empleado disponible y/o referentes a la administración:

(1) Provisiones opcionales. Los materiales suministrados a los empleados cubiertos pueden también incluir información en políticas adicionales del empleador con respecto al uso o posesión de alcohol, incluyendo las consecuencias para un empleado que tenga un nivel alcohólico específico, que esté basado en la autoridad independiente del empleador de este Apéndice. Cualquier política o consecuencias adicionales deberán ser clara y obviamente descritas basadas en la autoridad independiente.

b) Entrenamiento para los supervisores:

Todo empleador asegurará que las personas designadas para determinar si existe una sospecha razonable para requerir que un empleado cubierto tome una prueba de alcohol bajo la sección 2 de este Apéndice, haya recibido por lo menos 60

minutos de entrenamiento en los indicadores de desempeño en la parte física, de comportamiento, de palabra y de probable mal uso del alcohol.

c) Referencias, evaluación y tratamiento:

1) Todo empleado cubierto que ha estado comprometido en mala conducta según los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento será aconsejado por el empleador de los recursos disponibles para el empleado, en la evaluación y resolución de problemas asociados con el mal uso del alcohol, incluyendo los nombres, direcciones y números de teléfono de los profesionales para el abuso de sustancias y de los programas de asesoramiento y tratamiento.

2) Todo empleado cubierto que esté involucrado en la mala conducta bajo los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento será evaluado por un profesional para el abuso de sustancias, quien determinará qué ayuda, si alguna es necesaria, necesita el empleado para resolver los problemas asociados con el mal uso del alcohol.

3) (a) Antes de que un empleado cubierto vuelva el trabajo requiriendo el desempeño de una función sensitiva de seguridad después de comprometerse en la conducta prohibida en los RAD 65.46 (a), 121.458 ó 135.253 de este Reglamento el empleado tomará una prueba de alcohol para volver a su trabajo con un resultado que indique una concentración alcohólica menor del 0.02.

(b) Adicionalmente todo empleado cubierto identificado como que necesita ayuda en resolver los problema asociados con el mal uso del alcohol:

i) Será evaluado por un profesional para el abuso de las sustancias para determinar Si el empleado ha seguido apropiadamente cualquier programa de rehabilitación prescrito bajo el subparrafo 2 de este párrafo; y

ii) Que esté sujeto a un seguimiento de pruebas no anunciadas de alcohol administrado por el empleador siguientes al retorno del empleado a su trabajo. El número y frecuencia de dicho seguimiento de la prueba serán determinados por un profesional para el abuso de sustancias, pero que consistirá en por lo menos 6 pruebas en los primeros doce meses siguientes al retorno del empleado a su trabajo. El empleador puede solicitar que el empleado tome pruebas para drogas (tanto en cuanto retorna a su trabajo como posteriormente), en adición a la prueba del alcohol si el profesional para el abuso de

sustancias determina que la prueba de la droga es necesaria para el empleado en particular. Cualquier prueba en este tipo de drogas será conducida de acuerdo con los requisitos del Apéndice I del RAD 121 sección V. La prueba de seguimiento no excederá los 60 meses desde la fecha de retorno del empleado a su trabajo. El profesional para el abuso de sustancias puede terminar con el requisito para la prueba de seguimiento en cualquier momento, después de las primeras cinco pruebas que hayan sido administradas, si el profesional para el abuso de sustancias determine que dicha prueba no es por más tiempo necesario.

4) La evaluación y rehabilitación pueden ser provistas por el empleador, por un profesional para el abuso de sustancias bajo contrato con el empleador o por un profesional para el abuso de sustancias que no esté afiliado con el empleador. La elección del profesional para el abuso de sustancias y la asignación de costos debe ser hecha de acuerdo con los acuerdos empleador/empleado y según las políticas del empleador.

5) Todo empleador se asegurará que un profesional para el abuso de sustancias, quien determine que un empleado cubierto requiere ayuda en la resolución de los problemas con el mal uso del alcohol, no referirá al empleado a la práctica privada del profesional para el abuso de las sustancias o a una persona u organización de la cuál dicho profesional reciba remuneración o en la cual tenga intereses financieros. Este párrafo no prohibe que un profesional para el abuso de sustancias refiera a un empleado para darle ayuda prevista a través de:

(a) Una agencia pública, (del Estado) o Municipalidad;

(b) El empleador o una persona bajo el contrato proporcionará tratamiento a los problemas de alcohol en nombre del empleador.

(c) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado bajo el programa de seguro de salud del empleado; o

(d) La única fuente de tratamiento terapéutico apropiado razonablemente accesible al empleado.

6) Los requisitos de este párrafo con respecto a los referimientos, evaluación y rehabilitación no se aplican a los solicitantes que hayan rechazado presentar la prueba de pre-empleo o tengan una prueba de pre-empleo con un resultado indicando una concentración de alcohol del 0.04 ó mayor.

VII Programa de prevención del mal uso del alcohol del empleador:

a) Programación para someter la certificación de las declaraciones e implementación:

1) Todo empleador o contratista de servicios, presentará un programa preventivo del mal uso del alcohol (AMPP) mediante declaración certificada como se prescribe en el párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice, en duplicado, a la Autoridad de Aviación Civil:

(a) Todo empleador que tiene un certificado de los RAD 121 y 135 y que directamente emplea a más de 50 empleados cubiertos y toda facilidad de control del tránsito aéreo afectada por esta regla deberá presentar una declaración certificada a la Autoridad de Aviación Civil.

(b) Todo empleador que tenga un certificado del RAD 135 y emplee directamente desde 11 a 50 empleados cubiertos, presentará una declaración certificada a la Autoridad de Aviación Civil. Todo empleador debe implementar un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice. El contratista de los empleados para estos empleadores debe estar sujeto a un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice.

(c) Todo empleador que tenga un certificado del RAD 135 y directamente emplee a 10 ó menos empleados cubiertos y todo operador como definido en el RAD 135.1 presentará una declaración certificada a la Autoridad de Aviación Civil. Todo empleador implementará un AMPP que cumpla con los requisitos de ésta. El contratista de los empleados para estos empleadores estará sujeto a un AMPP que cumpla con los requisitos de este Apéndice.

2) Una compañía que provee empleados cubiertos por contrato a los empleadores puede ser autorizada por la Autoridad de Aviación Civil para establecer un AMPP bajo los auspicios de este Apéndice, mediante la presentación de una declaración certificada que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice directamente con la Autoridad de Aviación Civil. Toda compañía contratista que establece un AMPP implantará su AMPP de acuerdo con las provisiones de este Apéndice:

(a) La Autoridad de Aviación Civil puede revocar su autorización en el caso de cualquier compañía contratista que fracase en implementar apropiadamente su AMPP.

(b) Ningún empleador usará una compañía contratista para empleados la cual no este sujeta al AMPP del empleador, a menos que el empleador haya determinado primero que el empleado esta sujeto al AMPP de la compañía contratista.

3) Un consorcio puede ser autorizado para establecer un consorcio AMPP bajo los auspicios de este Apéndice mediante la presentación de una declaración certificada que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de la sección VII de este Apéndice directamente a la Autoridad de Aviación Civil. Todo consorcio así certificado implementará el AMPP a nombre de los miembros del consorcio de acuerdo con las provisiones de este Apéndice:

(a) La Autoridad de Aviación Civil puede revocar su autorización en el caso de cualquier compañía contratista que fracase en implementar apropiadamente su AMPP.

(b) Todo empleador que participa en un consorcio aprobado por la Autoridad de Aviación Civil permanece individualmente responsable para asegurar el cumplimiento con las provisiones de estos requisitos del mal uso del alcohol y deberá mantener todos los registros requeridos bajo la sección IV de este Apéndice.

(c) Todo consorcio notificará a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier terminación de los miembros dentro de los 10 días después de dicha terminación.

4) Ninguna persona que aplique para un certificado bajo las provisiones del RAD 121 ó 135 de este reglamento, después de la fecha efectiva de la regla final presentará un programa de prevención el mal uso del alcohol (AMPP) con la declaración certificada a la Autoridad de Aviación Civil previo el comienzo de las operaciones permitidas por el certificado. La AMPP será implementada concurrentemente con el principio de dichas operaciones o en la fecha específica del párrafo (a)(1) de esta sección, lo que sea posterior. El contratista de los empleados para un nuevo titular de certificado estará sujeto a un mandato AMPP de la Autoridad de Aviación Civil dentro los 180 días de la implementación del AMPP del empleador.

5) Cualquier persona quien intente empezar operaciones de turismo como un operador bajo el RAD 135.1 (c) no después de los 60 días previos a la iniciación propuesta de dichas operaciones, presentará una declaración certificada del programa de prevención del mal uso del alcohol a la Autoridad de Aviación Civil. La AMPP será implementada concurrentemente con la iniciación de operaciones o en una fecha específica del párrafo (a)(1) de esta sección, lo que sea posterior

6) El duplicado de la certificación declarada debe ser anotado indicando su recepción por la Autoridad de Aviación Civil y devolverlo al empleador, compañía contratista o el consorcio.

7) Todo consorcio que presente una declaración certificada AMPP a la Autoridad de Aviación Civil recibirá el aviso de la recepción por la Autoridad de Aviación Civil o al desempeño de los servicios como un consorcio aprobado de la Autoridad de Aviación Civil bajo este Apéndice, en nombre de los empleados o compañías contratistas.

8) Todo empleador y toda compañía contratista deben presentar una declaración certificada directamente a la Autoridad de Aviación Civil en la cual notificará de cualquier cambio propuesto en la situación (por ejemplo, la unión de un consorcio con otros conductores del programa, cambio de consorcio, etc.) previo a la fecha efectiva de dicho cambio. El empleador o compañía contratista asegurará que están continuamente cubiertos por un mandato de la Autoridad de Aviación Civil en cuanto el programa de prevención del mal uso del alcohol.

b) Contenido requerido de las declaraciones certificadas AMPP:

1) Toda declaración certificada AMPP presentada por un empleador o una compañía contratista proporcionará la siguiente información:

(a) El nombre, dirección y número de teléfono del empleador/compañía contratista y para el administrador AMPP del empleado/compañía contratista;

(b) El número del certificado de operaciones de la Autoridad de Aviación Civil (si es aplicable);

(c) La fecha en la cual el empleador o la compañía contratista implementarán su AMPP;

(d) Si el que lo somete es un miembro del consorcio, la identidad del consorcio; y

(e) Una declaración firmada por un representante autorizado del empleador o compañía contratista certificando un entendimiento y un acuerdo para cumplir con las provisiones de la Autoridad de Aviación Civil en cuanto a regulaciones en la prevención del mal uso del alcohol.

2) Toda declaración certificada del consorcio proporcionará la siguiente información:

(a) El nombre, dirección y número telefónico del administrador AMPP del consorcio;

(b) Una lista de los servicios específicos del consorcio que proporcionará para la implementación del mandato de la Autoridad de Aviación Civil en cuanto a los AMPP (por ejemplo, una prueba aleatoria, SAP).

(c) Una declaración firmada por un representante autorizado del consorcio certificando un entendimiento y un acuerdo para cumplir con las provisiones de la Autoridad de Aviación Civil en cuanto a las regulaciones para prevenir el mal uso del alcohol.

VIII Empleados localizados fuera de República Dominicana:

a) Ninguno de los empleados cubiertos puede ser probado por el mal uso del alcohol mientras este ubicado fuera del territorio de República Dominicana:

1) Todo empleado cubierto a quien se le asigna realizar funciones sensitivas a la seguridad solamente fuera del territorio de República Dominicana será removido del equipo de prueba aleatoria al comienzo de dicho trabajo.

2) Todo empleado cubierto quien ha sido sacado del equipo de prueba aleatoria bajo este párrafo deberá volver a la prueba aleatoria cuando el empleado reasuma el desempeño de las funciones sensibles a la seguridad total o parcialmente dentro el territorio de República Dominicana.

b) Las provisiones de este Apéndice no se aplicaran a ninguna persona quién realice una función sensible a la seguridad mediante contrato por un empleador fuera del territorio de República Dominicana.

Apéndice "K" - Requisitos de Performance para ciertos Aviones Turbo-Hélices

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "L" - Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

Apéndice "M" - Regulaciones para Certificado Tipo con efectividad Previa-Grabador de Vuelo

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones aeronáuticas que al efecto sean de lugar.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 129

- EXPLOTADORES AEREOS EXTRANJEROS Y TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS OPERANDO AERONAVES DE REGISTRO NACIONAL

RAD 129 - Explotadores Aéreos Extranjeros y Transportistas Extranjeros Operando Aeronaves de Registro Nacional

Indice

Sección "A"- Generalidades

129.1 Aplicabilidad.
129.11 Especifícaciones de operaciones.
129.13 Certificados de matrícula y aeronavegabilidad.
129.14 Requisitos del programa de mantenimiento y lista de equipo mínimo (MEL) para aeronaves de registro perteneciente a la República Dominicana.
129.15 Licencias de los miembros de la tripulación de vuelo.
129.17 Equipos de radio.
129.18 Sistema anticolisión y de alerta de trafico TCAS, (Traffic Alert and Collision Avoidance System).
129.19 Reglas y procedimientos de trafico aéreo.
129.21 Control de tráfico.
129.25 Seguridad de la aeronave.
129.26 Uso del sistema de rayos "x".
129.27 Prohibición contra el transporte de armas.
129.29 Prohibición de fumar.

Apéndice del RAD 129

Apéndice "A" - Solicitud para Especificaciones de Operaciones para Explotadores Aéreos Extranjeros.

Sección "A" - Generalidades

129.1 Aplicabilidad.

a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta sección, este RAD prescribe normas que regulan las operaciones dentro de la República Dominicana de todo transportista aéreo extranjero que posea un permiso de operación emitido por la Autoridad de Aviación Civil.

b) En 129.14 también se aplica a aeronaves de matrículas pertenecientes a la República Dominicana y a empresas de transporte o explotadores aéreos extranjeros operando fuera de la República Dominicana.

129.11 Especificaciones de operaciones.

a) Todo explotador aéreo extranjero conducirá sus operaciones dentro de la República Dominicana, de acuerdo con especificaciones de operaciones emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, según este RAD y de acuerdo con las normas y prácticas recomendadas contenidas en la parte I del Anexo 6 (Transporte Aéreo Comercial Internacional) (Operaciones de Aeronaves) de la convención sobre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las especificaciones de operaciones incluirán:

A) Disposiciones generales;
B) Autorizaciones y restricciones en ruta;
C) Autorizaciones y restricciones de aeródromos;
D) Mantenimiento;
E) Masa y centraje (peso y balance);
F) Operaciones de intercambio de equipo;
G) Operaciones de arrendamiento de aeronaves.

b) Una solicitud para la emisión o enmienda de las especificaciones de operaciones debe ser enviada en duplicado por lo menos treinta (30) días antes del comienzo de las operaciones en la República Dominicana, a la oficina principal de la Autoridad de Aviación Civil. Los requisitos detallados que regulan las solicitudes para la emisión de enmienda de las especificaciones de operaciones están contenidos en el Apéndice "A" de este RAD.

129.13 Certificados de matrícula y aeronavegabilidad.

a) Ningún explotador aéreo extranjero puede operar una aeronave dentro de la República Dominicana, a menos que esa aeronave tenga la matrícula correspondiente y el certificado de aeronavegabilidad emitidos o validados por el país de matrícula y muestre marcas de matrícula y nacionalidad de ese país.

b) Ningún explotador aéreo puede operar una aeronave extranjera dentro de la República Dominicana excepto que esté de acuerdo con las limitaciones con el peso máximo certificado prescrito para esa aeronave y para esa operación, por el país de fabricación de la aeronave.

129.14 Requisitos del programa de mantenimiento y lista de equipo mínimo (MEL) para aeronaves de registro perteneciente a la República Dominicana.

a) Todo explotador aéreo extranjero y toda persona extranjera operando una aeronave de matrícula perteneciente a la República Dominicana, dentro o fuera de la República Dominicana en empresa de transporte, se asegurará que toda aeronave es mantenida de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Ningún explotador aéreo extranjero puede operar una aeronave de matrícula perteneciente a la República Dominicana con equipos o instrumentos inoperativos, a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) Que exista una lista maestra de equipo mínimo para el tipo de aeronave (MMEL);

2) Que el operador someta para revisión y aprobación su lista de equipo mínimo basado en el listado maestro de equipo mínimo, a la Autoridad de Aviación Civil para su aprobación;

   El explotador extranjero debe demostrar, antes de que la aprobación de la lista de equipo mínimo pueda ser obtenida, que los procedimientos de mantenimiento usados bajo su programa de mantenimiento son adecuados para mantener la vigencia de la lista de equipo mínimo;

3) Para aeronaves arrendadas mantenidas y operadas bajo un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y una lista de equipo mínimo aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, para un explotador de la República Dominicana, el explotador extranjero debe remitir el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada aprobada por la República Dominicana el explotador y la lista de equipo mínimo aprobada de la aeronave a la oficina de la Autoridad de Aviación Civil, para su revisión y evaluación el explotador extranjero debe mostrar que es capaz de operar bajo programa de mantenimiento aprobado del arrendador y que es también capaz de cumplir con los requisitos operacionales y de mantenimiento especificados en la lista de equipo mínimo aprobados del arrendador;

4) La autorización de la Autoridad de Aviación Civil permitiendo al explotador usar una lista de equipo mínimo aprobada, es llevada a bordo de la aeronave. La lista de equipo mínimo y la autorización constituyen un certificado tipo suplementario para la aeronave;

5) La lista de equipo mínimo aprobada, prevé la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa;

6) El registro (records) de la aeronave disponible para el piloto debe incluir un registro describiendo los instrumentos y equipos inoperativos;

7) La aeronave será operada bajo todas las condiciones aplicables y las limitaciones contenidas en la lista de equipo mínimo y la documentación autorizando el uso de la lista;

8) Presentar un manual general de mantenimiento (manual de control de mantenimiento);

9) Cumplir con el RAD 91.417 (a)(2) de este Reglamento.

129.15 Licencias de los miembros de la tripulación de vuelo.

a) Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación de vuelo, a menos que tenga un certificado o licencia emitida o convalidada por el país en el cual esa aeronave está matriculada, mostrando su capacidad para realizar sus obligaciones relacionadas con la operación de esa aeronave.

129.17 Equipos de radio.

a) Sujeto a las leyes y reglamentos aplicables sobre la propiedad y operaciones del equipo de radio, todo explotador aéreo extranjero deberá equipar su aeronave con un equipo de radionavegación, necesario para el uso apropiado de las instalaciones de navegación aérea y para mantener comunicaciones con estaciones terrestres, a lo largo o adyacente a sus rutas en la República Dominicana.

b) Cuando un equipo de navegación VOR es requerido por el párrafo (a) de esta sección, al menos una unidad de equipo de medición de distancia (DME), capaz de recibir e indicar información de distancia de las instalaciones de VORTAC a ser usadas, debe ser instalado en toda aeronave, cuando opere en, o por encima de los veinticuatro mil (24,000) pies sobre el nivel del mar.

129.18 Sistema de anticolisión y de alerta de tráfico TCAS, (Traffic Alert and Collision Avoidance System).

a) Ningún explotador aéreo extranjero puede operar en la República Dominicana una aeronave impulsada por motor de turbina que tenga una configuración máxima de más de (30) asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, a menos que sea equipado con:

1) Un sistema anticolisión y de alerta de tráfico (TCAS II), capaz de coordinar con unidades TCAS, que cumplan las especificaciones para un certificado;

2) La clase apropiada de respondedor (transponder) de modo S.

b) Ningún explotador aéreo extranjero puede operar en la República Dominicana una aeronave impulsada por motor de turbinas que tenga una configuración máxima de asientos de pasajeros excluyendo cualquier asiento de piloto, de 10 a 30 asientos de pasajeros, a menos que esté equipado con un sistema anticolisión y de alerta de tráfico. Si se instala un sistema TCAS II, este debe ser capaz de coordinar con unidades TCAS que cumplan las especificaciones internacionales.

129.19 Reglas y procedimientos de tráfico aéreo.

a) Todo piloto debe estar familiarizado con las reglas aplicables, de los medios de comunicación y de navegación, y los procedimientos de control de tráfico aéreo y otros, de las áreas dominicanas voladas por él, dentro del espacio aéreo dominicano.

b) Todo explotador aéreo extranjero, deberá establecer procedimientos para asegurar que cada uno de sus pilotos tenga el conocimiento requerido por el párrafo (a) y chequeará la capacidad de cada uno de sus pilotos para operar en forma segura, de acuerdo a las reglas y procedimientos aplicables.

c) Todo explotador aéreo extranjero deberá conformar las prácticas, procedimientos y otros requisitos prescritos por la Autoridad de Aviación Civil, para explotadores aéreos de la República Dominicana.

129.21 Control de tráfico.

a) Sujetos a las leyes y reglamentos de inmigración aplicables, todo explotador o transportista aéreo extranjero deberá proveer el personal terrestre con lo necesario para establecer comunicación de voz en dos sentidos entre su aeronave y su estación terrestre, en los lugares donde la Autoridad de Aviación Civil considere que esa comunicación oral sea necesaria.

b) Todo transportista aéreo extranjero operando bajo el párrafo (a) debe estar en capacidad de hablar "inglés y/o español"; para mantener comunicación con la aeronave concerniente, y deberá asistir al personal de tierra en dirigir el tráfico.

129.25 Seguridad de la aeronave.

Todo explotador extranjero operando bajo esta sección deberá adoptar un programa de seguridad como lo prescribe en el RAD 108.5, 108.7 y 108.13 de este Reglamento.

129.26 Uso del sistema de rayos "x".

Todo explotador extranjero operando bajo este RAD deberá implementar un programa de inspección por rayos x de acuerdo al RAD 108.17 de este Reglamento.

129.27 Prohibición contra el transporte de armas.

a) Ninguna persona puede, mientras está a bordo de una aeronave operada por un explotador aéreo extranjero en la República Dominicana, transportar ningún tipo de arma considerada peligrosa o mortal, ya sea oculta o no. Este párrafo no se aplica a:

1) Funcionarios o empleados del Estado de matrícula de las aeronaves en misión oficial claramente establecida, quienes están autorizados por ese Estado a transportar armas; y

2) Miembros de la tripulación y otras personas autorizadas por el explotador aéreo extranjero a transportar armas.

b) Ningún explotador aéreo puede, bajo su conocimiento, permitir a cualquier pasajero transportar, ni puede ningún pasajero transportar, mientras está a bordo de una aeronave que está siendo operada en la República Dominicana por ese explotador, en equipaje chequeado, ningún tipo de arma peligrosa considerada mortal a menos que:

1) El pasajero haya notificado al explotador aéreo antes de chequear el equipaje que el arma está en el equipaje; y

2) El equipaje es transportado en un área inaccesible a los pasajeros.

129.29 Prohibición de fumar.

Ninguna persona puede fumar y ningún explotador permitirá fumar en áreas restringidas o lavatorios de pasajeros, durante cualquier segmento programado de vuelo de aerolíneas en un transporte aéreo dentro del espacio aéreo dominicano.

Apéndice "A" - Solicitud para Especificaciones de Operaciones para Explotadores Aéreos Extranjeros

a) **Generalidades**. Toda solicitud debe ser realizada por un funcionario o empleado autorizado del solicitante que tenga conocimiento del asunto a tratarse, y debe tener adjuntas dos (2) copias escritas de la autorización apropiada, emitida a ese funcionario o empleado por el solicitante.

b) **Formato de solicitud**. El siguiente lineamiento debe ser seguido para completar la información a ser remitida en la solicitud.

Solicitud para las Especifícaciones de operaciones para un Explotador Aéreo Extranjero

(Lineamiento)

De acuerdo con el RAD 129 de este Reglamento, la solicitud hecha será para la emisión de especificaciones de operaciones extranjeras.

Dar el nombre exacto, título y dirección postal, dentro de la República dominicana, y si es posible del funcionario o empleado que corresponda a ser dirigida la correspondencia con referencia a la solicitud.

A menos que se especifique otra cosa, el solicitante debe enviar la siguiente información, solamente con respecto de aquellas partes de sus operaciones propuestas que serán conducidas dentro de la República Dominicana:

Sección I. Operaciones.	Establecerá si la operación propuesta es de día o de noche, VFR, IFR o una combinación particular de las mismas.
Sección II. Planes operacionales.	Establecerá la ruta por la cual será realizada la entrada a la República Dominicana y la ruta a ser volada allí.
Sección III. A) Ruta.	Someter un mapa actualizado para navegación aérea sobre el cual está trazado el tramo geográfico exacto de la ruta propuesta, desde el último punto de salida extranjera a la terminal de la República Dominicana, mostrando la terminal regular, y los aeropuertos alternos e instalaciones de radionavegación.

Este material será indicado en una manera tal que facilite la identificación.

El solicitante puede usar cualquier método que distinga claramente la información, tales como colores diferentes, tipos de líneas diferentes, etc. Por ejemplo, si son usados colores diferentes, la identificación será llevada a cabo como sigue:

1) **Ruta regular:** Negro.
2) **Aeropuerto terminal regular:** Círculo verde.

3) **Aeropuertos alternos:** Círculo naranja.
4) **La ubicación de instalaciones de radio navegación:** Las cuales serán usadas en conexión con la operación propuesta indicando el tipo de instalación a ser usada, tales como, alcance de radio ADF, VOR, etc.

b) **Aeropuertos**. Someter la siguiente información con referencia a cada terminal regular y alternativa a ser usada en la realización de la operación propuesta:

1) Nombre del aeropuerto o área de aterrizaje;

2) Ubicación (a que distancia, dirección y nombre de la ciudad más cercana).

Sección IV. Instalaciones de Radio comunicaciones. Indicar todas las instalaciones de comunicación de radio de tierra a ser usadas por el solicitante de la realización de las operaciones propuestas dentro de la República Dominicana y sobre esta porción de ruta entre el último punto de salida del espacio aéreo extranjero y la República Dominicana.

Sección V. Aeronave. Envíe la siguiente información en referencia a cada tipo y modelo de aeronave a ser usada:

a) **Aeronave.**

1) Número de modelo y fabricante.

2) Estado de origen.

3) Monomotor o multimotor. Si es multimotor, indicar número de motores.

4) Cual es el máximo peso de despegue y aterrizaje a ser usado para cada tipo de aeronave.

5) Marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave nacional o extranjera.

b) **Radio de la aeronave**. Hacer un listado del equipo de radio de la aeronave necesario para operación por instrumento dentro de la República Dominicana.

c) **Licencia.** Establezca el nombre del país por el cual la aeronave está matriculada.

Sección VI. Tripulación Miembros de la tripulación. Liste la siguiente información con respecto a los miembros de la tripulación a ser empleados en la operación propuesta dentro de la República Dominicana:

a) Establezca el tipo y clase de licencia de todo miembro de la tripulación.

b) Establezca sí o no los pilotos han recibido entrenamiento en el uso de las instalaciones de navegación necesarias para operaciones en rutas y descenso por instrumentos, a lo largo, o adyacentes a la ruta a ser volada dentro de la República Dominicana.

c) Establezca si el personal está o no familiarizado con aquellas partes del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD) pertenecientes a la conducción de operaciones de Explotadores aéreos extranjeros dentro de la República Dominicana.

d) Establezca si los pilotos son hábiles para hablar y entender los idiomas español o inglés, en el grado necesario para poder comunicarse apropiadamente con las torres de control de tráfico de aeropuertos y estaciones de comunicación de radio en ruta de operación usando comunicaciones radiotelefónicas.

Sección VII. Despachadores:

a) Describa brevemente la organización de despacho por la cual usted propone fijar para operaciones de transporte aéreo dentro de la República Dominicana.

b) Establezca si el personal de despacho está familiarizado con las reglas y reglamentos prescritos por la Autoridad de Aviación Civil que regulan las operaciones de Explotadores aéreos.

c) ¿Está el personal de despacho capacitado para leer y escribir en los idiomas español o inglés con un grado necesario para el despacho apropiado de los vuelos dentro de la República Dominicana?

d) ¿Está el personal de despacho certificado por el país de origen?

Sección VIII. Datos adicionales.

a) Suministre aquella información adicional y datos sustanciales que pueden servir a agilizar la emisión de las especificaciones de operaciones.

b) Toda solicitud deberá ser cumplida con la siguiente declaración:

Yo certifico que las declaraciones arriba efectuadas son verdaderas.

Firmado en esta fecha: .....Del mes de .....
Del año 20....., en la ciudad de Santo Domingo, D.N.

(Nombre del solicitante).....

Firmado por.....

NOTA: Toda información debe ser enviada en el idioma español a la Autoridad de Aviación Civil dirigida al Director.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 135

- CERTIFICACION Y OPERACION DE EXPLOTADORES DE TRANSPORTE AEREO NO REGULAR

RAD 135 - Certificación y Operación de Explotadores de Transporte Aéreo No Regular

Indice

Sección "A" - Generalidades

135.1 Aplicabilidad.
135.2 Operaciones de taxi aéreo con aeronaves grandes.
135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a este RAD.
135.5 Certificados y especificaciones de operaciones requeridos.
135.7 Aplicabilidad de las reglas a operadores no autorizados.
135.9 Duración del certificado.
135.11 Solicitud y emisión del certificado y especificaciones de operaciones.
135.13 Requisitos para la obtención del certificado y especificaciones de operaciones.
135.15 Enmiendas al certificado.
135.17 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.
135.19 Operaciones de emergencia.
135.21 Requisitos del manual.
135.23 Contenido del manual.
135.25 Requisitos de la aeronave.
135.27 Oficinas de negocios y bases de operaciones.
135.29 Uso de nombres comerciales.
135.31 Publicidad.
135.33 Limitaciones de áreas de operación.
135.35 Finalización de las operaciones.
135.37 Personal directivo requerido.
135.39 Calificaciones del personal directivo.
135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, sustancias estimulantes y/o depresivas.

Sección "B" - Operaciones de Vuelo

135.61 Generalidades.
135.63 Requisitos para mantenimiento de registros (records).
135.65 Reportes sobre irregularidades mecánicas.
135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de medios de comunicación o navegación.
135.69 Restricción o suspensión de operaciones: Continuación del vuelo en una emergencia.
135.71 Comprobación del estado de la aeronavegabilidad.
135.73 Inspecciones y pruebas.
135.75 Credencial de inspectores: Admisión a la cabina de mando: Asiento delantero del observador.
135.77 Responsabilidad para el control de operaciones.
135.79 Requisitos para la localización de vuelo.
135.81 Informe al personal de informaciones operacional y cambios pertinentes.
135.83 Información de operación requerida.
135.85 Transporte de personas que no cumplan las disposiciones referentes al transporte de pasajeros.

135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.
135.89 Requisitos a los pilotos: Uso de oxígeno.
135.91 Oxígeno para el uso médico de los pasajeros.
135.93 Piloto automático: Altura mínima a usar.
135.95 Personal de vuelo: Limitaciones en el uso de servicios.
135.97 Aeronaves e instalaciones para demostrar experiencia de vuelo.
135.99 Composición de la tripulación de vuelo.
135.100 Deberes de la tripulación de vuelo.
135.101 Segundo al mando requerido en condiciones de IFR.
135.103 Excepciones al requisito de segundo al mando: Operaciones en IFR.
135.107 Requisitos de tripulantes de cabina.
135.109 Piloto al mando o segundo al mando: Designación requerida.
135.111 Segundo al mando requerido en operaciones Categoría II.
135.113 Ocupación del asiento del piloto por un pasajero.
135.115 Manipulación de los controles de vuelo.
135.117 Instrucción breve a los pasajeros antes del vuelo (briefing).
135.119 Prohibición de la transportación de armas.
135.121 Bebidas alcohólicas.
135.122 Almacenamiento de comidas, bebidas y equipos de servicio de pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y el aterrizaje.
135.123 Tareas de emergencia y de evacuación de emergencia.
135.125 Seguridad de la aeronave.
135.127 Información a los pasajeros.
135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción de niños.
135.129 Fila de asientos contiguos a las salidas de emergencia.

Sección "C" - Aeronaves y Equipos

135.141 Aplicabilidad.
135.143 Requisitos generales.
135.145 Prueba de aeronaves.
135.147 Comandos dobles requeridos.
135.149 Requisitos de equipo: Generalidades.
135.150 Sistemas de comunicación con el pasajero (PA) y de intercomunicación de la tripulación.
135.151 Registrador de voces de cabina (cockpit voice recorder).
135.152 Registradores de vuelo (flight data recorders).
135.153 Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS).
135.155 Extinguidores para aeronaves que transportan pasajeros.
135.157 Requisitos del equipo de oxígeno.
135.158 Sistemas de indicación de calentamiento del tubo pitot.
135.159 Requisito de equipo: Transportando pasajeros bajo condiciones VFR nocturno; o VFR marginal.
135.161 Equipo de radio y navegación; transportando pasajeros bajo condiciones VFR.
135.163 Requisitos de equipo en aeronaves que llevan pasajeros bajo condiciones IFR.
135.165 Requisitos de equipos de radio y de navegación para operaciones extendidas sobre agua o en condiciones IFR.
135.167 Equipos de emergencia para operaciones extendidas realizadas sobre agua.
135.169 Requisitos adicionales de aeronavegabilidad.
135.170 Materiales para compartimientos interiores.

135.171 Instalación de arneses de hombro en la estación de tripulantes de vuelo.
135.173 Requisito del equipo de detección de tormentas.
135.175 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
135.177 Requisitos del equipo de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más.
135.178 Equipos de emergencia adicional.
135.179 Instrumentos y equipos inoperativos.
135.180 Equipo de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).
135.181 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves operadas sobre el tope de nubes en condiciones (IFR).
135.183 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves terrestres operadas sobre el agua.
135.185 Peso vacío y centro de gravedad; requisitos de actualización.

Sección "D" - Limitaciones de Operación y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR Y VFR

135.201 Aplicabilidad.
135.203 VFR: Altitudes Mínimas.
135.205 VFR: Requisitos de visibilidad.
135.207 VFR: Requisitos de referencia superficial para helicópteros.
135.209 VFR: Suministro de combustible.
135.211 VFR: Transporte de pasajeros sobre el tope de nubes: Limitaciones de operación.
135.213 Reportes/Pronósticos meteorológicos.
135.215 IFR: Limitaciones de operación.
135.217 IFR: Limitaciones de despegue.
135.219 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto de destino.
135.221 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alterno.
135.223 IFR: Requisitos de aeropuerto alterno.
135.225 IFR: Mínimos de despegue, aproximación y aterrizaje.
135.227 Condiciones de formación de hielo: Limitaciones de operación.
135.229 Requisitos de aeropuertos.

Sección "E" - Requisitos de la Tripulación de Vuelo

135.241 Aplicabilidad.
135.243 Calificaciones del piloto al mando.
135.244 Experiencia Operativa.
135.245 Calificaciones del copiloto.
135.247 Calificaciones de piloto: Experiencia reciente.
135.249 Uso de fármacos y drogas prohibidas.
135.251 Pruebas para drogas prohibidas.
135.253 Uso incorrecto de alcohol.
135.255 Pruebas para alcohol.

Sección "F" - Tripulantes de Vuelo, Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso

135.261 Aplicabilidad.

135.263 Limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Todos los titulares de certificado.

135.265 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Operaciones programadas.
135.267 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso para tripulación de uno (1) y dos (2) pilotos- No programados.
135.269 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Tripulaciones no programadas, tres (3) y cuatro (4) pilotos.

Sección "G" - Requisitos de Evaluación de los Miembros de la Tripulación

135.291 Aplicabilidad.
135.293 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamientos de pilotos.
135.295 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamiento de tripulantes de cabina.
135.297 Piloto al mando: Requisitos sobre chequeos de proficiencia en vuelo por instrumentos.
135.299 Piloto al mando: Chequeo de línea (rutas y aeropuertos).
135.301 Tripulantes: Evaluaciones, chequeos; otorgamiento de gracia; instrucción conforme a estándares aceptados.

Sección "H" - Entrenamiento

135.321 Aplicabilidad y términos utilizados.
135.323 Programa de instrucción: Generalidades.
135.324 Programa de instrucción: Norma especial.
135.325 Programa de instrucción y actualización: Aprobación inicial y final.
135.327 Programa de instrucción: Curriculum.
135.329 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos.
135.331 Instrucción sobre emergencias para tripulantes aéreos.
135.333 Requisitos de instrucción: Manejo y transporte de materiales y mercancías peligrosas.
135.335 Aprobación de simuladores de aeronaves y otros dispositivos de instrucción.
135.337 Chequeadores en aeronave y chequeadores en simulador: Calificaciones.
135.338 Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores: Calificaciones.
135.339 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Chequeadores en aeronaves y chequeadores en simuladores.
135.340 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores.
135.341 Programas de instrucción para pilotos y tripulantes de cabina.
135.343 Requisitos de instrucción inicial y recurrente destinada a tripulantes.
135.345 Instrucción inicial de transición y recurrente (de refrescamiento) en tierra: Pilotos.
135.347 Instrucción inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo: Pilotos.
135.349 Instrucción inicial y de transición en tierra: Tripulantes de cabina.
135.351 Instrucción recurrente de refrescamiento.
135.353 Drogas prohibidas.

Sección "I" - Performance del Avión. Limitaciones de Operación

135.361 Aplicabilidad.
135.363 Generalidades.

135.365 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.
135.367 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.
135.369 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con la totalidad de los motores operativos.
135.371 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
135.373 Aviones de categoría de transporte del RAD 25: Impulsados por motores recíprocos: Con cuatro motores o más: Dos motores inoperativos: Limitaciones en ruta.
135.375 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
135.377 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.
135.379 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.
135.381 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.
135.385 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.
135.387 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.
135.389 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de despegue.
135.391 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.
135.393 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.
135.395 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.
135.397 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños de categoría de transporte.
135.398 Limitaciones de perfonmance operativo de aviones de más de 10 y menos de 20 pasajeros.
135.399 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños no considerados de categoría de transporte.

Sección "J" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

135.411 Aplicabilidad.
135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.
135.415 Informe de confiabilidad de mecánica.
135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.
135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.
135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.
135.423 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.427 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.
135.429 Personal de inspecciones requeridas.
135.431 Análisis y vigilancia continua.
135.433 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo

135.434 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
135.435 Requisitos del certificado.
135.437 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.439 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.
135.441 Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.
135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

Apéndices del RAD 135

Apéndice "A" -Normas de Aeronavegabilidad Adicionales para Aeronaves de 10 ó más Pasajeros y menos de 20.
Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones.
Apéndice "C" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros.
Apéndice "D" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones.
Apéndice "E" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros.

Sección "A" - Generalidades

135.1 Aplicabilidad.

a) Excepto lo estipulado en el párrafo (b) de esta sección, este RAD prescribe las normas que regulan:

1) Operaciones de taxi aéreo: Conducidas con aeronaves de una configuración de 30 asientos de pasajeros o menos (excluyendo los asientos de los pilotos) y una capacidad máxima de carga de 7,500 lbs. (3,400 Kg) o menos;

2) Operaciones regulares para menos de 20 pasajeros: Operaciones regulares con una frecuencia de operaciones de al menos 5 idas y vueltas (round trips) a la semana en por lo menos una ruta entre 2 ó más puntos, de acuerdo con el itinerario de vuelos publicado, y que utiliza:

   i) Una aeronave distinta al turbojet, que tiene una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo el asiento de los tripulantes, de 19 asientos o menos y un máximo peso de despegue de 19,000 lbs. (8,600 Kgs) o menos;

   ii) Una aeronave a rotor.

3) El transporte contratado de carga postal: Con excepción de lo dispuesto en el párrafo (b)(7) de esta sección;

4) Servicio de transporte aéreo de pasajeros por alquiler o compensación: Que se realiza con aeronaves de una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación de 30 asientos o menos, o una máxima capacidad de carga de 7,500 lbs. (3,400 Kgs) o menos; o con aeronaves a rotor;

5) Operaciones de carga no regular: Con aeronaves que tienen una máxima capacidad de carga de 7,500 lbs (3,400 Kgs) o menos; o con aeronaves a rotor;

6) Cualquier persona que esté a bordo de una aeronave operada por este RAD.

b) Esta sección no es aplicable a:

1) Instrucción a estudiantes;

2) Operaciones realizadas bajo el RAD 91.501;

3) Vuelos de turismo realizados en globos de aire caliente;

4) Vuelos sin escalas dentro de un radio de 25 millas (40 km) del aeropuerto de despegue transportando personas con el propósito de realizar saltos en paracaídas;

5) Vuelos de helicóptero en un radio de 25 millas estatuto del aeropuerto, si:

i) No se lleva más de 2 pasajeros además de la tripulación requerida.

ii) El vuelo se hace bajo condiciones VFR durante todo el día;

iii) El helicóptero usado está certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de 100 horas de inspección del RAD 91 de este Reglamento;

iv) El Explotador notifica a la Autoridad de Aviación Civil por lo menos 72 hrs. antes de cada vuelo y proporciona cualquier información esencial que esta oficina requiera;

v) El número de vuelos no excede un total de seis (6) al año calendario;

vi) Cada vuelo ha sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; y

vii) No es transportada carga ya sea dentro del helicóptero como fuera del mismo.

6) Operaciones de helicópteros con carga externa;

7) Servicio postal de emergencia.

135.2 Operaciones de taxi aéreo con aeronaves grandes.

a) Excepto lo estipulado en el párrafo (d), ninguna persona puede llevar a cabo operaciones de transporte aéreo no regular en aeronaves grandes, a menos que:

1) Cumpla con los requisitos de certificación, para explotadores aéreos no regulares del RAD 121. Excepto que esa persona no necesita obtener un certificado bajo este RAD; y

2) Conduzca esas operaciones según las reglas del RAD 121, que se aplican a explotadores aéreos no regulares de este Reglamento.

Sin embargo la Autoridad de Aviación Civil puede aprobar especificaciones de operaciones con el objeto de exigir al explotador, el cumplimiento del RAD 121 de este Reglamento que se aplican a explotadores aéreos domésticos o internacionales, según corresponda en lugar de las reglas exigidas por el párrafo (a)(2) de esta sección, si la Autoridad de Aviación Civil, determina que es necesario el cumplimiento de estas normas para proveer un apropiado nivel de seguridad para las operaciones.

b) El titular de certificado operando bajo este RAD, está obligado a cumplir con la sección "L" del RAD 121 de este Reglamento. Según el párrafo (a) de esta sección, puede a través de su representante técnico, realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones sobre una aeronave que tenga una configuración de 30 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación requerida, y una capacidad máxima de carga paga de 7,500 lbs. (3,400 Kg) o menos, como está previsto en esta sección. La aeronave así mantenida deberá estar

identificada por el número de matrícula en las especificaciones de operaciones del titular de certificado que usa la aeronave.

c) Las operaciones realizadas según el párrafo (a) de esta sección no están sujetas a 135.21 hasta 135.41 de esta sección, y a las de la sección "B" hasta la sección "J" de este RAD.

d) Las operaciones conducidas con aeronaves que tienen una configuración máxima de treinta (30) asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de tripulación requeridos, y la capacidad máxima de carga paga de 7,500 lbs. (3400 Kg.) o menos, deberán ser llevadas a cabo según las normas de este RAD.

e) Para los propósitos de este RAD:

1) **Capacidad máxima de carga paga, significa:**

i) Para una aeronave en la cual el peso máximo con "cero combustible" está prescrito en las hojas de especificaciones técnicas (hojas de datos) de su certificado de Tipo, el máximo peso con cero combustible, menos el peso vacío, menos el peso del equipo mínimo exigido y menos la carga de operaciones (consistente en el mínimo de tripulación, comida, bebidas, provisiones y equipos relacionados con comidas, bebidas, pero no incluyendo combustible o aceite remanente);

ii) Para toda otra aeronave, el máximo peso de despegue certificado de la aeronave, menos el peso vacío, menos el peso del equipo mínimo exigido, menos el peso operacional (consistente en el peso del combustible mínimo, aceite y tripulación de vuelo). El promedio de pesos para tripulantes, aceite y combustible es el siguiente:

(a) **Tripulantes**: 200 lbs. (90. kg.) para cada tripulante exigido según este Reglamento;

(b) **Aceite**: 350 lbs. (150 kg.);

(c) **Combustible**: El mínimo peso requerido por este Reglamento para un vuelo entre puntos dentro del país según condiciones meteorológicas VFR que no involucren operaciones prolongadas sobre agua.

2) **"Peso vacío":** Es el peso de la estructura, motores, hélices, rotores y equipos fijos. El peso vacío excluye el peso de la tripulación y carga paga, pero incluye el peso de todos los lastres fijos, combustible no utilizable, aceite no drenable, cantidad total de refrigerante de motor y cantidad total de fluido hidráulico.

3) **"Peso máximo con cero combustible":** Es el máximo peso permitido de una aeronave sin combustible y aceite drenable. El valor del peso máximo con "cero combustible" puede ser hallado en las especificaciones técnicas de la aeronave o en el manual de vuelo aprobado o en ambos;

4) **"Peso del equipo exigido":** para el propósito de este párrafo es el peso de todo equipo necesario para la operación de la aeronave. No incluye equipo o lastres específicamente instalados, en forma permanente o no, con el propósito de alterar el peso vacío de una aeronave para cumplir la capacidad máxima de carga paga especificada en el párrafo (d) de esta sección.

135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a este RAD.

Toda persona que utiliza una aeronave en operaciones según este RAD deberá:

a) Mientras opera dentro del país, cumplir con las reglas aplicables de este Reglamento;

b) Mientras opera fuera de la República Dominicana, cumplir con el Anexo 2 (Reglamento del aire) de la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI) o los Reglamentos de cualquier país extranjero, lo que sea aplicable, con cualquier regla del RAD 91; que sea más restrictiva que el Anexo 6 ó los Reglamentos de los países extranjeros que pudiera ser implementado sin violar el Anexo 2 ó los mencionados Reglamentos.

135.5 Certificados y especificaciones de operaciones requeridos.

Ninguna persona puede operar una aeronave según este RAD en violación del certificado de explotación, para un servicio de transporte aéreo no regular y las especificaciones de operaciones aprobadas según este RAD, o para operaciones con aeronaves grandes que tienen una configuración máxima de más de treinta (30) asientos, excluyendo los de la tripulación requerida o una capacidad máxima de carga paga de más de 7,500 lbs. (3400 kg.) violando, las especificaciones de operaciones aprobadas emitidas según el RAD 121 de este Reglamento.

135.7 Aplicabilidad de las reglas a operadores no autorizados.

Las normas de este RAD que son aplicables a personas certificadas según 135.5 de esta sección, también se aplican a personas que se involucran en cualquier operación regida por este RAD aunque no posean un certificado apropiado y las especificaciones de operaciones aprobadas por 135.5 de este RAD.

135.9 Duración del certificado.

a) Un certificado de explotador aéreo para un servicio de transporte aéreo no regular es efectivo, hasta que sea anulado, suspendido o revocado. El certificado que es suspendido o revocado, deberá ser devuelto a la Autoridad de Aviación Civil por el titular de certificado.

b) El titular de certificado podrá continuar conduciendo operaciones según este RAD y las especificaciones de operaciones hasta que el certificado expire.

135.11 Solicitud y emisión del certificado y especificaciones de operaciones.

a) La solicitud para un certificado de explotación y las especificaciones de operaciones correspondientes, se presentan en un formulario y de una manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

b) El solicitante que cumpla los requisitos de este Reglamento está habilitado para obtener:

1) Un certificado conteniendo todos los nombres comerciales bajo los cuales el titular de certificado puede conducir operaciones y la dirección de cada oficina de trabajo utilizada por el titular de certificado; y

2) Especificaciones de operaciones separadas, emitidas para el explotador conteniendo:

i) El tipo y área de operaciones autorizadas;

ii) La categoría y las clases de aeronaves que pueden ser usadas en aquellas operaciones;

iii) Matrículas y tipos de aeronaves que están sujetas a un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad, requerido por la 135.411 (a)(2) de este RAD, incluyendo límites de vida, o normas para determinar esos límites, tiempo entre revisiones, inspecciones y controles para estructuras, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios y equipos de emergencia;

iv) Matrículas de las aeronaves que son inspeccionadas bajo un programa de inspección aprobado según 135.419;

v) Ítems adicionales de mantenimiento requeridos por la Autoridad de Aviación Civil según 135.421 de este RAD;

vi) Cualquier desviación autorizada de este RAD;

vii) Cualquier otro ítem que la Autoridad de Aviación Civil pueda requerir o conceder para cumplir cualquier situación particular.

c) Ninguna persona que posea especificaciones de operaciones emitidas bajo este RAD puede incluir en ellas otras aeronaves que no sean las del listado de aeronaves requerido por el párrafo 135.63 (a)(3) de este RAD.

135.13 Requisitos para la obtención del certificado y especificaciones de operaciones.

a) Para solicitar un certificado y las especificaciones de operaciones correspondientes, una persona debe:

1) Cumplir con los requisitos exigidos para tal fin, por la legislación aeronáutica y las regulaciones aplicables;

2) Demostrar, para aceptación por parte de la Autoridad de Aviación Civil, que la persona es capaz de conducir cada tipo de operación, para la cual solicita autorización, de acuerdo con los Reglamento aplicables; y

3) Tener la capacidad económica requerida por la Autoridad de Aviación Civil.

Ninguna persona que posea un certificado como explotador aéreo emitido según el RAD 121, de este Reglamento, está en condiciones de solicitar un certificado, a menos que tal persona demuestre a la Autoridad de Aviación Civil, que en los negocios de transporte de personas por contrato en aeronaves grandes que tengan una configuración máxima de más de treinta (30) asientos, excluyendo los de la tripulación requerida, o una capacidad de carga paga máxima de 7,500 lbs. (3,400 kg) o más, no serán resultado directo o indirecto de los negocios de transporte aéreo no regular.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede rechazar cualquier solicitud de certificado bajo este RAD, si encuentra:

1) Que un certificado de explotador aéreo según el RAD 121 emitido al solicitante ha sido revocado; o

2) Que una persona que ha sido empleada en una posición similar a gerente general de operaciones, director de mantenimiento, jefe de pilotos, jefe de inspectores o quien ha ejercido control operacional, con respecto a un titular del certificado de explotador aéreo operador, cuyo certificado ha sido revocado, sea empleada en cualquiera de esas posiciones, o similares, controlarán o tendrán intereses económicos relacionados con la persona solicitante y que los empleos o controles que ocupó la persona hayan contribuido para revocar aquel certificado.

135.15 Enmiendas al certificado.

a) La autoridad aeronáutica puede enmendar un certificado por:

1) Iniciativa propia legalmente justificada; o

2) Solicitud del titular del certificado.

b) El titular del certificado deberá presentar la solicitud para la enmienda del certificado al menos 15 días antes de la fecha propuesta por el solicitante, para que tal enmienda sea efectiva, a menos que un período menor de presentación sea autorizado. La solicitud deberá ser presentada en el formulario reglamentario.

c) La Autoridad de Aviación Civil, autorizará una enmienda toda vez que la seguridad en el comercio aéreo, y el interés público permitan tal modificación.

d) Dentro de los treinta (30) días posteriores al recibimiento del rechazo de la enmienda propuesta, el explotador puede solicitar, ante la Autoridad de Aviación Civil, una reconsideración de la solicitud.

135.17 Enmiendas a las especificaciones de operaciones.

a) La Autoridad de Aviación Civil puede enmendar cualquiera de las especificaciones de operaciones emitidas según este Reglamento; si:

1) Determina que la seguridad en el comercio aéreo requiere esa enmienda; o

2) A solicitud del titular del certificado y si se determina que la seguridad en el comercio aéreo permite esa reforma.

b) El titular del certificado debe presentar la solicitud para enmendar las especificaciones de operaciones, por lo menos quince (15) días antes de la fecha propuesta por él, para que la misma sea efectiva, a menos que se apruebe un período de presentación más corto. La solicitud debe ser presentada en el formulario y de la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

c) Dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la nota de rechazo de la solicitud de enmienda realizada por el titular del certificado, éste puede solicitar ante la Autoridad de Aviación Civil, enmiendas pertinentes a aeronavegabilidad o a operaciones de vuelo según corresponda, para que se reconsidere la denegación de la enmienda.

d) Cuando la Autoridad de Aviación Civil, considere necesario que el titular de un certificado, deba corregir y enmendar las especificaciones de operaciones, le notificará por escrito al titular del certificado, fijando un período de no menos de siete (7) días dentro de los cuales el titular de certificado puede remitir por escrito, sus argumentos y puntos de vista respecto de la enmienda propuesta. Después de la consideración de todos los hechos relevantes presentados, la Autoridad de Aviación Civil, notificará al titular de certificado de las enmiendas adoptadas o su cancelación. La enmienda se hará efectiva no antes de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la nota de adopción de tal enmienda por parte del titular de certificado, a menos que él solicite a la Autoridad de Aviación Civil que reconsidere la propuesta. En ese caso, la fecha efectiva de la enmienda queda pendiente de la decisión de la Autoridad de Aviación Civil. Si la Autoridad de Aviación Civil considera que hay una situación de emergencia, que requiere acción inmediata, referente a la seguridad del transporte aéreo, que hace impracticables las disposiciones de este párrafo, o contraría al interés público, la Autoridad de Aviación Civil, notificará al titular del certificado que la enmienda es efectiva en la fecha de recepción, sin previo aviso.

135.19 Operaciones de emergencia.

a) En una emergencia que involucre la seguridad de personas o propiedades, el titular del certificado puede desviarse de las reglas de este Reglamento relacionadas a la aeronave, equipo y condiciones climáticas mínimas, para resolver tal emergencia.

b) En una emergencia, que involucre la seguridad de las personas o propiedades, el piloto al mando puede desviarse de las reglas de este Reglamento al punto necesario para afrontar y resolver tal emergencia.

c) Toda persona que, bajo la autoridad de esta disposición se desvíe de las reglas de este Reglamento, deberá dentro de los diez (10) días, excluyendo sábado, domingos y feriados, después del incumplimiento, enviar a la Autoridad de Aviación Civil un informe completo de la operación de la aeronave involucrada, incluyendo una descripción del incumplimiento y las razones de ello.

135.21 Requisitos del manual.

a) Todo titular de certificado, excepto el que utilice un único piloto para conducir sus operaciones, deberá preparar y mantener actualizado un manual que contenga sus procedimientos y políticas aceptables para la Autoridad de Aviación Civil. Este manual deberá ser usado por el personal de mantenimiento de tierra y de vuelo del titular del certificado que lleva a cabo sus

operaciones. Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil puede autorizar una desviación de este párrafo si encuentra que, a causa del tamaño limitado de la operación, todo o parte del manual no es necesario para la guía del personal de tierra, de vuelo y/o de mantenimiento.

b) Todo titular de certificado deberá mantener por lo menos una copia del manual en sus bases principales de operaciones.

c) El manual no debe ser contrario a ninguna ley nacional, regulación extranjera aplicable a operaciones del titular del certificado en países extranjeros o al certificado de explotación o a sus especificaciones de operaciones.

d) Copia del manual o partes apropiadas de éste con sus revisiones al día, deberá estar disponible para el personal de mantenimiento y operaciones de tierra del titular del certificado y entregársele a:

1) Los tripulantes de vuelo; y

2) La Autoridad de Aviación Civil.

e) Todo empleado del titular del certificado a quien se le proporcione un manual o partes de el, según el párrafo (d)(1) de esta sección, deberá mantenerlo al día con los cambios y adiciones correspondientes.

135.23 Contenido del manual.

Todo manual deberá tener la fecha de la última revisión en cada página. El manual debe incluir:

a) El nombre de todo personal directivo, requerido según el párrafo 135.37 (a) de este RAD que está autorizado para actuar en nombre del titular del certificado, de sus áreas de responsabilidad, tareas, responsabilidades y autoridad; y el nombre y cargo de toda persona autorizada a ejercer control operacional de acuerdo con 135.77 del RAD.

b) Los procedimientos establecidos para asegurar el cumplimiento con las limitaciones de peso y balance de la aeronave y, para aeronaves multimotores, que asegure el cumplimiento de lo establecido en 135.185 del RAD.

c) Copias de las especificaciones de operaciones del titular del certificado, o información adecuadamente extractada, incluyendo áreas autorizadas de operaciones, categoría, clase de aeronaves, y tipos de operaciones autorizadas.

d) Procedimientos para cumplir con los requisitos de notificación de accidentes.

e) Procedimientos para asegurar que el piloto al mando conozca que las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas hayan sido realizadas y que la aeronave ha sido aprobada para retornar al servicio, en cumplimiento con los requisitos de mantenimiento aplicables.

f) Procedimientos para informar y registrar irregularidades mecánicas que llamen la atención del piloto al mando, antes, durante y después de completar un vuelo.

g) Procedimientos a seguir por el piloto al mando para determinar si las irregularidades mecánicas o fallas reportadas en vuelos anteriores hayan sido corregidas o que esa corrección ha sido diferida.

h) Procedimientos a seguir por el piloto al mando para obtener mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o servicio a la aeronave en un lugar donde el titular del certificado, no haya hecho contratos previos y cuando el piloto está autorizado por él, para actuar así.

i) Procedimientos según 135.179 de este RAD, para liberar o continuar el vuelo, si cualquier ítem del equipo requerido para el tipo particular de operación se torna inoperativo o inservible en ruta.

j) Procedimientos para reabastecer combustible, eliminar contaminación del mismo, protección contra incendio (incluyendo protección electrostática), supervisión y protección de los pasajeros durante el reabastecimiento.

k) Procedimientos a seguir por el piloto al mando en la sección de información (briefing) bajo 135.117.

l) Procedimientos para determinar la posición geográfica de la aeronave durante los vuelos, cuando corresponda.

m) Procedimientos para asegurar el cumplimiento de los procedimientos de emergencia, incluyendo una lista de funciones asignadas a cada categoría de tripulantes requeridos, en conexión con una emergencia y tareas de evacuación de emergencia, según 135.123.

n) Procedimientos de calificación en ruta de pilotos, cuando sea aplicable.

o) El programa aprobado de inspección de la aeronave, cuando sea aplicable.

p) Procedimientos e instrucciones para capacitar al personal en el reconocimiento de materiales y mercancías peligrosas, tal como están definidas en el Anexo 18 de OACI. Instrucciones y procedimientos a cumplir para el caso de que tales mercancías deban ser transportadas, almacenadas o manipuladas, así como también instrucciones para confección de los formularios de denuncia y notificación de informes de accidentes con mercancías peligrosas.

q) Procedimientos para la evacuación de personas, que puedan necesitar la asistencia de otra para moverse rápidamente hacia una salida si ocurre una emergencia.

r) Otros procedimientos y políticas relativas a las operaciones del titular del certificado, que haya sido emitida por el mismo.

135.25 Requisitos de la Aeronave.

a) Excepto lo dispuesto en el párrafo (d) de esta RAD, ningún titular del certificado puede operar una aeronave según este Reglamento, a menos que:

1) Esté registrada como una aeronave civil en la República Dominicana y tenga un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente; y

2) Esté en condición aeronavegable y cumpla los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo aquellos relativos a la identificación y equipo.

b) Todo titular de certificado debe tener el uso exclusivo de por lo menos una aeronave que cumpla los requisitos para al menos una clase de operación autorizada en las especificaciones de operaciones, del titular del certificado. Además, para clase de operaciones para la cual el titular del certificado no tiene uso exclusivo de una aeronave, debe tener disponible para su uso, bajo un acuerdo escrito (incluyendo acuerdos para realizar el mantenimiento requerido), por lo menos una aeronave que cumpla con los requisitos para esa clase de operación. Sin embargo este párrafo no prohibe al explotador usar o autorizar el uso de aeronaves para operaciones distintas a las de este RAD y no requiere que el titular del certificado tenga el uso exclusivo de todas las aeronaves que él usa.

c) Para los propósitos del párrafo (b) de esta sección, una persona tiene el uso exclusivo de una aeronave, si esa persona tiene la total posesión, control y uso absoluto de ella como propietario, o tiene un acuerdo escrito (incluyendo acuerdos para realizar el mantenimiento requerido) vigente cuando se opera la aeronave, dando a la persona esa posesión, control y uso al menos durante 6 (seis) meses consecutivos.

d) Un titular de certificado puede operar en el transporte aéreo y para el transporte de correo una aeronave civil alquilada o fletada sin la tripulación y registrada en un estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional; si:

1) La aeronave tiene un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente expedido por el estado de registro y cumple los requisitos de matriculación e identificación de ese estado;

2) La aeronave es de un diseño de tipo, el cual está aprobado bajo un certificado de tipo aceptado por la República Dominicana y cumple con todos los requisitos de este Reglamento que serían aplicables a esa aeronave, si estuviera matriculada en la República Dominicana, incluyendo los requisitos que deben ser cumplidos para la extensión de un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Dominicana (incluyendo conformidad del diseño de tipo), condición para operación segura y los requisitos de emisión de ruido, ventilación de combustible y emisión de gases de escapes de motores requeridos en el Reglamento;

3) La aeronave es operada por personal aeronáutico con licencia expedida por la República Dominicana y convalidada por el estado de registro de la aeronave, y empleado del titular de certificado;

4) El titular de certificado registre el contrato de alquiler o fletamento de la aeronave en el registro de aeronaves de la República Dominicana.

135.27 Oficinas de negocios y bases de operaciones.

a) Todo titular de certificado deberá contar y registrar ante la Autoridad de Aviación Civil una oficina comercial principal de negocios.

b) Todo titular de certificado deberá, antes de establecer o cambiar la ubicación de cualquier oficina comercial o base de operaciones, notificar por escrito a la Autoridad de Aviación Civil, excepto cuando el cambio de una base de operaciones sea temporal.

c) Ningún titular de certificado que establezca o cambie la ubicación de cualquier oficina comercial o base de operaciones, excepto una base temporal, puede operar una aeronave según este RAD, a menos que el titular del certificado cumpla con el párrafo (b) de esta sección.

135.29 Uso de nombres comerciales.

Ningún titular de certificado podrá operar una aeronave según lo establecido en este RAD, con un nombre comercial que no esté indicado en su certificado de explotación.

135.31 Publicidad.

a) Ningún titular de certificado, puede publicar u ofrecerse para realizar operaciones sujetas a este RAD, si no están autorizadas dichas operaciones por un certificado de explotación y especificaciones de operaciones vigentes.

135.33 Limitaciones de áreas de operación.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave en un área geográfica para la que no está específicamente autorizada en las correspondientes especificaciones de operaciones.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave en un Estado extranjero, a menos que dicha persona sea autorizada a hacerlo por las autoridades de ese Estado.

135.35 Finalización de las operaciones.

Dentro de los treinta (30) días siguientes a la finalización de las operaciones por parte del explotador según éste RAD, el certificado de explotación y las especificaciones de operaciones deben ser enviadas por éste a la Autoridad de Aviación Civil.

135.37 Personal directivo requerido.

a) Todo titular de certificado, salvo el que opera con un único piloto indicado en el certificado de explotación, debe tener suficiente personal directivo competente en los siguientes cargos o equivalentes para garantizar la seguridad en sus operaciones:

1) Director de operaciones;

2) Jefe de pilotos;

3) Director de mantenimiento;

4) Director de control de calidad;

b) Todo titular de certificado deberá:

1) Incluir las tareas, responsabilidades y autoridad del personal requerido, en el manual exigido en 135.21 de este RAD;

2) Listar en dicho manual el nombre de la persona o personas asignadas a aquellos cargos; y

3) Dentro de los diez (10) días hábiles notificar a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier cambio hecho en la asignación de personas a los cargos listados.

c) El titular de certificado puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil, que los cargos requeridos por el párrafo (a) de este RAD, para una operación particular, sean diferentes o menos, si dicho titular de certificado demuestra que él puede ejecutar sus operaciones con seguridad bajo la dirección de menos personal directivo.

135.39 Calificaciones del personal directivo.

Para la selección del personal directivo referido en loa párrafos 135.37 (a)(1) y (2), se deberán considerar los siguientes requisitos:

a) **Director de Operaciones:** Ninguna persona podrá desempeñarse como director de operaciones, a menos que conozca el contenido del manual de procedimientos de operaciones del titular del certificado y las especificaciones de operaciones, la legislación aeronáutica y toda otra regulación aplicable para el adecuado desempeño de sus funciones, responsabilidades, tareas y funciones; y además:

1) Poseer o haber poseído licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y tener como mínimo tres (3) años de experiencia como piloto al mando (capitán) de una aeronave operada bajo éste RAD o el RAD 121 de éste Reglamento;

2) Haber tenido como mínimo tres (3) años de experiencia como director de operaciones de un titular de certificado que utiliza aeronaves grandes o en una posición, cargo o función de responsabilidad comparable.

b) **Jefe de Pilotos:** Ninguna persona podrá desempeñarse como jefe de pilotos, a menos que dicha persona:

1) Posea o haya poseído licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), con habilitación en al menos una de las aeronaves utilizadas por el titular de certificado;

2) Tenga por lo menos tres (3) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave grande operando para un titular de certificado de servicios de transporte aéreo o posea una licencia de piloto comercial con habilitación de instrumento;

3) Conozca el contenido del manual de operaciones del titular de certificado, sus especificaciones de operaciones, la legislación aeronáutica vigente y las regulaciones aplicables a las operaciones certificadas y para el mejor desempeño en sus tareas, funciones y responsabilidades.

c) **Director de Mantenimiento:** Ninguna persona puede desempeñarse como director de mantenimiento según 135.37 (a) de éste RAD, a menos que esa persona conozca las secciones del manual de procedimientos de mantenimiento del titular de certificado, las especificaciones de operaciones, las disposiciones de éste RAD y otras regulaciones aplicables necesarias para la correcta ejecución de sus tareas, además deberá ser titular de una licencia vigente de técnico de mantenimiento (TMA) Tipo 1, y además:

1) Tener la habilitación, licencia y/o autorizaciones requeridas en el RAD 65 de éste Reglamento, para el tipo de aeronave especificada en las especificaciones de operaciones;

2) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia en mantenimiento de aeronaves de su habilitación;

3) Demostrar tener al menos un (1) año de experiencia como responsable de liberar al servicio aeronaves de su habilitación.

d) Ninguna persona debe desempeñarse como control de calidad, a menos que:

1) Sea titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronave (TMA) mecánico Tipo 1, vigente y haya mantenido esta clasificación durante los últimos tres (3) años;

2) Haya tenido al menos un (1) año de experiencia diversa en mantenimiento de aeronaves del mismo tipo y categoría de las que opera el titular de certificado, un (1) año de los cuales haya sido inspector de mantenimiento; y

3) Conozca el manual de procedimientos de mantenimiento del titular del certificado y las especificaciones de operaciones y los requisitos de mantenimiento aplicables de este Reglamento.

e) El titular de certificado puede, solicitar a la Autoridad de Aviación Civil desviación de los requisitos establecidos en éste RAD, para emplear como personal aeronáutico una persona que no cumpla totalmente con los requisitos establecidos, si dicha persona posee calificación y experiencia comparable para realizar adecuadamente las funciones de su cargo. La Autoridad de Aviación Civil puede en cualquier momento cancelar la autorización de desviación entregada por éste RAD.

135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, sustancias estimulantes y/o depresivas.

Cuando el titular de certificado de explotación operando bajo este RAD permite que cualquier aeronave de su propiedad o alquilada se comprometa en una operación que él sabe que está en violación del párrafo 91.19 (a) de este RAD, esa operación es base suficiente para suspenderle o revocarle el certificado.

Sección "B" - Operaciones de Vuelo

135.61 Generalidades.

Esta sección prescribe reglas, en adición a aquellas del RAD 91, que se aplican a operaciones bajo este RAD.

135.63 Requisitos para mantenimiento de registros (records).

a) Todo titular de certificado debe mantener en su oficina principal o en otro lugar aprobado por la Autoridad de Aviación Civil y tener disponible para su inspección, la siguiente documentación:

1) El certificado de explotador de servicios aéreos;

2) Las especificaciones de operaciones para dicho titular;

3) Una lista actualizada de las aeronaves disponibles para ser utilizadas en las operaciones autorizadas según este RAD y las operaciones para las cuales cada una de ellas está equipada; y

4) Registros (récords) individuales de cada uno de los pilotos utilizados para ejecutar las operaciones y que contenga la siguiente información:

i) Nombre completo del piloto;

ii) Licencia y habilitaciones obtenidas (tipo y número);

iii) Experiencia de vuelo, en detalle (libro de vuelo) que permita determinar la habilidad del piloto para conducir las aeronaves según los Reglamento y operaciones autorizadas;

iv) Las tareas asignadas al piloto y la fecha a partir de la cual debe cumplirla;

v) Clase de certificado médico que posee y fecha de vencimiento;

vi) La fecha y el resultado de cada una de las habilitaciones iniciales y periódicas, prueba de competencia y proficiencia en ruta requeridos por este Reglamento y el tipo de aeronave volada en toda prueba o chequeo;

vii) El tiempo de vuelo del piloto detallado de manera tal que permita controlar el cumplimiento de toda las exigencias impuestas por este RAD;

viii) Las habilitaciones otorgadas por la Autoridad de Aviación Civil para actuar como instructor de vuelo, de simulador y/o inspector chequeador reconocido, si es requerido;

ix) Toda acción tomada en cuanto a descalificación profesional o suspensión de actividad por problemas médicos;

x) La fecha en que completó cada fase del entrenamiento inicial y/o periódico requerido por este RAD.

b) Todos los titulares de certificado deben mantener disponibles los registros (records) requeridos por el párrafo (a)(3) de esta sección, como mínimo durante seis (6) meses y las exigencias del párrafo (a)(4) y (a)(5), durante doce (12) meses, después de realizados.

c) Para aeronaves multimotores, todo titular de certificado es responsable de la preparación y exactitud del manifiesto de pasajeros y carga realizado por duplicado. El manifiesto deberá ser preparado antes de cada despegue e incluir como mínimo:

1) Cantidad de pasajeros;

2) Peso total de la aeronave cargada;

3) Peso máximo de despegue de la aeronave para ese vuelo;

4) Los límites del centro de gravedad;

5) El centro de gravedad de la aeronave cargada, excepto que el centro de gravedad no debe ser calculado, si la aeronave es cargada de acuerdo con un sistema preestablecido y aprobado, que asegure que el centro de gravedad se encontrará siempre dentro de los límites aprobados para estos casos. El manifiesto deberá tener un lugar para registrar que la carga se ha realizado de acuerdo con dicho método y que el centro de gravedad se encuentra dentro de los límites autorizados;

6) La matrícula de la aeronave y número de vuelo;

7) El lugar de partida y destino;

8) La identificación de los miembros de la tripulación y la posición que ocuparán durante el vuelo (responsabilidades como tripulantes).

d) El piloto al mando de una aeronave para la cual un manifiesto de pasajeros y carga debe ser preparado, deberá portar una copia del mismo en la aeronave hasta su destino. El titular deberá mantener archivada una copia del mismo durante treinta (30) días como mínimo, en la base principal de operaciones, o en otro lugar aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

135.65 Reportes sobre irregularidades mecánicas.

a) Todo titular debe proveer un registro de vuelo (bitácora), para ser llevado a bordo de cada aeronave, para registrar o diferenciar las novedades y defectos mecánicos, técnicos y su posterior corrección.

b) El piloto al mando debe anotar en el registro técnico de vuelo (RTV) cada una de las irregularidades técnicas que observe durante el vuelo. Antes de cada vuelo, el piloto al mando

debe, si al momento no es de su conocimiento, determinar el estado de cada reporte técnico reportada en el mencionado RTV al final del vuelo anterior.

c) Toda persona que efectúa una acción correctiva sobre una de las irregularidades reportadas en el libro registro técnico de vuelo (RTV), o difiera su ejecución, deberá dejar anotada en dicho libro la acción ejecutada de acuerdo con los requisitos de la Autoridad de Aviación Civil.

d) Todo titular de certificado debe establecer un procedimiento para mantener copias de los registros requeridos por esta sección, a bordo de la aeronave, para ponerlas a disposición del personal apropiado y se debe incluir este procedimiento en el manual requerido por 135.21 de este RAD.

e) Todo operador deberá conservar, a disposición de la Autoridad de Aviación Civil, por el término de dos (2) años, los registros (records) técnicos de a bordo, una vez sean completados.

135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de medios de comunicación o navegación.

Cada vez que un piloto encuentre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, o una irregularidad en las instalaciones de comunicación o de navegación durante el vuelo, cuyo conocimiento considere esencial para la seguridad de los otros vuelos, deberá notificarlo a la estación de radio apropiada lo más pronto posible.

135.69 Restricción o suspensión de operaciones: Continuación del vuelo en una emergencia.

a) Durante la operación bajo este RAD, si el titular de un certificado o el piloto al mando que encuentre condiciones, incluidos aeropuertos y pistas de aterrizaje que pudiere representar peligro para la seguridad de la operación, deberá restringir o suspender sus operaciones hasta que dichas condiciones sean corregidas.

b) Ningún piloto al mando permitirá la continuación de un vuelo hacia un aeródromo bajo las condiciones presentadas en el párrafo (a) de esta sección, al menos que estime que las condiciones de peligro hayan desaparecido, al momento de su llegada prevista; o a menos que no exista un procedimiento más seguro y la continuación hacia ese aeródromo es producto de una situación de emergencia considerada en 135.19.

135.71 Comprobación del estado de la aeronavegabilidad.

El piloto al mando no debe iniciar un vuelo hasta que se asegure que hayan sido efectuadas las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas por el RAD 91.409 ó 135.419 respectivamente, lo que sea aplicable.

135.73 Inspecciones y pruebas.

Todo titular de certificado y toda persona empleada por él, debe permitir a la Autoridad de Aviación Civil en cualquier tiempo o lugar, efectuar inspecciones o pruebas (incluyendo inspecciones en ruta) para determinar el cumplimiento de las regulaciones aplicables y las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

135.75 Credencial de inspectores: Admisión a la cabina de mando: Asiento delantero del observador.

a) Todas las veces que, en el desempeño de sus tareas de inspección, un inspector de la Autoridad de Aviación Civil, presente la credencial de inspector de aeronaves al piloto al mando de una aeronave operada por el titular de certificado, el inspector debe tener libre e ininterrumpido acceso a la cabina de mando de esa aeronave. Sin embargo este párrafo no limita la autoridad del piloto al mando de excluir a cualquier persona del compartimiento del piloto, en situación de emergencia en interés de la seguridad.

b) El asiento del observador en la cabina de mando o asiento delantero de la cabina provisto de auricular o altoparlante, cuando correspondiere, debe ser reservado para el uso del personal de inspectores designado por la Autoridad de Aviación Civil cuando efectúa inspecciones en ruta.

135.77 Responsabilidad para el control de operaciones.

El titular del certificado es responsable del control de las operaciones y debe incluir, en el manual requerido por la sección 135.21 de este RAD, el nombre y cargo de toda persona autorizada por él para efectuar el control de las operaciones.

135.79 Requisitos para la localización de vuelo.

a) Todo titular de un certificado debe tener establecido procedimientos para localizar cada vuelo, para el cual un plan de vuelo del CTA., no es llenado; que:

1) Provea al titular de certificado de por lo menos la información requerida a ser incluida en un plan de vuelo VFR;

2) Provea de notificaciones periódicas a facilidades CTA, o de búsqueda y rescate, si la aeronave se encuentra retrasada o perdida; y

3) Provea al titular del certificado la localización, fecha y tiempo estimado para restablecer comunicación de radio o de teléfono, si el vuelo va a operar en un área donde las comunicaciones no pueden ser mantenidas.

b) La información de localización de vuelo debe ser retenida en el centro de operaciones del titular de certificado, o cualquier otro lugar designado por éste, hasta la culminación del vuelo.

c) Todo titular de un certificado de explotación debe proveer al representante de la Autoridad de Aviación Civil asignado, con una copia de sus procedimientos de localización de vuelo y de cualquier cambio o adición al mismo, a menos que esos procedimientos sean incluidos en el manual de operaciones requerido bajo este RAD.

135.81 Informe al personal de informaciones operacional y cambios pertinentes.

Todo titular de un certificado de explotador aéreo debe informar a cada integrante de su personal de las especificaciones de operaciones que aplican a las obligaciones y deberes de esa

persona, y debe tener disponible para cada piloto bajo sus servicios el siguiente material en la forma correspondiente:

a) El AIP;

b) Los RAD 135 y 91 de este Reglamento;

c) El manual de vuelo y de operaciones de la aeronave o documentos equivalentes;

d) Para operaciones en el extranjero, el manual de información internacional de vuelo u otro similar que contenga información concerniente a los requisitos operacionales pertinentes del país extranjero.

135.83 Información de operación requerida.

a) El explotador de una aeronave debe proveer al piloto para su uso, en la forma adecuada y actualizada, el siguiente material:

1) Una lista de control de procedimientos (lista de chequeo);

2) Para aeronaves multimotores o con tren retractable, una lista de chequeo, de emergencia, conteniendo los procedimientos requeridos por el párrafo (c) de esta sección, según corresponda;

3) Las cartas aeronáuticas pertinentes;

4) Para operaciones IFR, cartas de navegación en ruta, de área terminal, de aproximación y de rodaje;

5) Para aeronaves multimotores, datos de rendimiento (performance) de ascenso con un motor inoperativo, y si la aeronave esta aprobada para volar en IFR, los datos deben ser suficientes como para permitir al piloto cumplimiento del párrafo 135.181 (a)(2).

b) Toda lista de chequeo requerida por el párrafo (a)(1) de esta sección debe contener los siguientes procedimientos:

1) Antes del arranque del motor;

2) Antes de despegue;

3) Crucero;

4) Antes de aterrizaje;

5) Después del aterrizaje; y

6) Lista de chequeo final.

c) Toda lista de chequeo de emergencia requerida por el párrafo (a)(2) de esta sección debe contener los siguientes procedimientos, según corresponda:

1) Operación de emergencia del combustible, el sistema hidráulico, eléctrico y mecánico;

2) Operación de emergencia de instrumentos y controles;

3) Procedimiento de motor inoperativo;

4) Cualquier otro procedimiento de emergencia necesario para la seguridad.

135.85 Transporte de personas que no cumplan las disposiciones referentes al transporte de pasajeros.

Las siguientes personas pueden ser llevadas a bordo de una aeronave sin cumplir con los requisitos de este RAD, referidos a transporte de pasajeros:

a) Un miembro de la tripulación o un empleado del titular de certificado;

b) Una persona necesaria para la manipulación segura de animales llevados en la aeronave;

c) Una persona necesaria para la manipulación segura de mercancías peligrosas;

d) Una persona que efectué tareas de guardia de seguridad o de honor durante un vuelo realizado bajo una autorización del Gobierno de la República Dominicana;

e) Un inspector de la Autoridad de Aviación Civil conduciendo una inspección de ruta;

f) Una persona autorizada por la Autoridad de Aviación Civil que está realizando un trabajo relacionado con una operación de carga del explotador.

135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.

Ninguna persona puede llevar carga, inclusive equipaje de mano en una aeronave, a menos que:

a) Sea llevada en un contenedor aprobado de carga, cajón o compartimiento aprobado e instalado en la aeronave;

b) Esté fijada por un medio aprobado; o

c) Esté transportada de acuerdo a lo siguiente:

1) Que la carga esté apropiadamente fijada por un cinturón de seguridad u otro medio de suficiente de resistencia de forma tal que de eliminar la posibilidad de movimiento en cualquier condición que se pueda producir ya sea en tierra o en vuelo y que el equipaje de mano esté colocado adecuadamente para prevenir su movimiento durante turbulencia del aire.

2) Que esté embalada o cubierta para evitar posibles daños a los pasajeros;

3) Que no imponga carga sobre estructura de asientos o del piso, que exceda los límites de carga para estos componentes;

4) Que no esté colocada en una posición que obstaculice el acceso o uso de una salida de emergencia o salida regular requerida, o el uso del pasillo entre la cabina de mando, la cabina de pasajeros o que esté colocada en una posición que obstaculice a los pasajeros la visión de los letreros de "cinturón de seguridad", "no fumar" o cualquier otro letrero requerido de salida, a menos que otro letrero auxiliar esté provisto para notificar a los mismos;

5) Que no esté colocada directamente sobre los pasajeros, en sus asientos;

6) Que esté alojada de acuerdo a este RAD, para despegue y aterrizaje;

7) Para operaciones de carga solamente, el párrafo (c)(4) de esta sección, no es aplicable si la carga está alojada de tal modo que por lo menos una salida de emergencia o salida regular, esté disponible para todos los ocupantes, de modo que puedan salir de la aeronave sin obstáculos en los casos de emergencia.

d) Todo asiento de pasajeros debajo del cual se aloje el equipaje, deberá proveer condiciones tales, que el equipaje no pueda deslizarse bajo los movimientos severos de las fuerzas de inercia máxima especificadas en las regulaciones de aterrizaje de emergencia, bajo las que la aeronave fue certificada.

e) Cuando la carga es transportada en compartimientos de carga diseñados para permitir la entrada de un miembro de la tripulación para extinguir el fuego que pueda ocurrir durante un vuelo, la carga debe estar colocada de tal modo que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido del extinguidor.

135.89 Requisitos a los pilotos: Uso de oxígeno.

a) Aeronaves con cabina no presurizada. Todo piloto de una aeronave con cabina no presurizada debe usar oxígeno continuo cuando vuele:

1) A altitudes sobre los 10,000 pies hasta 12,000 pies sobre el nivel del mar, si el vuelo dura más de 30 minutos a estos niveles; y

2) Sobre los 12,000 pies MSL, sobre el nivel del mar.

b) Aeronaves con cabina presurizada:

1) Siempre que una aeronave presurizada sea operada a una altitud de presión de cabina mayor a los 10,000 pies MSL, todo piloto debe cumplir con el párrafo (a) de esta sección;

2) Siempre que una aeronave presurizada sea operada a una altitud de presión de cabina sobre los 25,000 pies hasta los 35,000 pies MSL, a menos que todo piloto tenga una máscara de oxígeno de rápida colocación:

i) Por lo menos uno de los pilotos al mando, debe usar una máscara de oxígeno, garantizada y cerrada herméticamente, que suministre oxígeno todo el tiempo o lo haga automáticamente cuando la presión de la altitud de cabina exceda los 12,000 pies sobre el nivel medio del mar; y

ii) Por lo menos uno de los pilotos que se encuentre al mando en la cabina debe tener una máscara de oxígeno conectada a un suministro que esté disponible de manera que le permita colocársela en el rostro siendo sellada y garantizada para su uso.

3) Siempre que una aeronave con cabina presurizada sea operada a altitudes superiores a los 35,000 pies MSL, al menos uno de los pilotos en funciones, debe usar una máscara de oxígeno, sellada y asegurada, requerida por el párrafo (2)(i), de esta sección.

4) Si uno de los pilotos deja su puesto cuando se encuentren operando por encima de los 25,000 pies MSL, el otro piloto en funciones debe colocarse la máscara de oxígeno y usarla hasta que el primero retorne a su puesto respectivo.

135.91 Oxígeno para el uso médico de los pasajeros.

a) Excepto lo previsto en los párrafos (d) y (e) de esta sección, ningún titular de certificado puede permitir el transporte u operación del equipo para almacenamiento, generación o suministro de oxígeno médico, a menos que la unidad esté construida de tal modo que todas sus válvulas, herrajes y medidores estén protegidos contra daños durante el transporte u operación, y a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) El equipo deberá ser:

i) Aprobado o en conformidad con los requisitos de fabricación del embalaje, marcación, rotulación y mantenimiento establecido por la autoridad competente;

ii) Cuando es propiedad del titular del certificado, mantenido bajo su programa aprobado de mantenimiento;

iii) Libre de contaminantes inflamables en toda la superficie exterior; y

iv) Asegurado adecuadamente.

2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma líquida, el equipo debe tener un programa de mantenimiento aprobado desde el momento de la compra o desde que fue vaciado por última vez;

3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:

i) Cuando es propiedad del titular de certificado, debe ser mantenido bajo su programa aprobado de mantenimiento; y

ii) La presión en cualquier cilindro de oxígeno no debe exceder la presión nominal del cilindro.

b) Ninguna persona debe fumar y ningún titular de certificado debe permitir fumar a menos 10 pies (3 mts) del almacenamiento y del equipo dispensador de oxígeno llevado bajo el párrafo (a) de esta sección.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una persona, si no fue instruida en el uso del equipo del oxígeno médico, a conectar o desconectar botellas de oxígeno u otro componente auxiliar mientras un pasajero esté a bordo de la aeronave.

d) El párrafo (a)(1)(i) de esta sección no es aplicable cuando éste equipo es provisto por un servicio profesional o de emergencia médica para el uso a bordo de una aeronave en una emergencia médica, cuando no se dispone de otro medio práctico de transporte (inclusive otro propiamente equipado por el explotador) y la persona transportada por emergencia médica está acompañada por una persona instruida en el uso del oxígeno médico.

e) Todo titular de certificado que bajo la autorización del párrafo (d) de esta sección se desvía de lo determinado en el párrafo (a)(1)(i) de esta sección durante una emergencia médica, deberá dentro de los diez (10) días hábiles, comunicar por escrito a la Autoridad de Aviación Civil la operación realizada describiendo la misma y exponiendo las razones que motivaron tal desvío.

135.93 Piloto automático: Altura mínima a usar.

a) Ninguna persona puede usar el piloto automático a una altitud sobre el terreno menor a los 500 pies o menor, al doble de la altitud de pérdida máxima especificado en el manual de vuelo de la aeronave aprobada para el caso de falla del piloto automático, cualquiera que sea mayor.

b) No obstante el párrafo (a) de esta sección, la Autoridad de Aviación Civil expide especificaciones de operaciones para permitir el uso de un sistema aprobado de piloto automático con capacidad automática durante el despegue y la fase inicial de ascenso del vuelo, siempre que:

1) El manual de vuelo de la aeronave especifique una altura mínima de acople y restricción de certificación.

2) El sistema no sea acoplado previo a la restricción de certificación mínima para acople especificada en el manual de vuelo de la aeronave, o una altura especificada por la Autoridad de Aviación Civil, cualquiera que sea más mayor; y

3) La Autoridad de Aviación Civil, encuentre que el uso del sistema, no afectará de otra manera las normas de seguridad requeridas por esta sección.

135.95 Personal de vuelo: Limitaciones en el uso de servicios.

Ningún titular de certificado debe usar los servicios de ninguna persona como personal de vuelo, a menos que la persona que desempeñe esos servicios:

a) Tenga una licencia apropiada y vigente; y

b) Esté calificada bajo el RAD 61 para la operación para la cual es requerida.

135.97 Aeronaves e instalaciones para demostrar experiencia de vuelo.

Todo titular de certificado debe proveer la aeronave y las facilidades que permitan a cada uno de sus pilotos mantener y demostrar sus conocimientos y habilidades para conducir todas las operaciones para la cual están autorizados.

135.99 Composición de la tripulación de vuelo.

a) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave con menos tripulación que la mínima establecida en las limitaciones de operación de la misma, o en el manual de vuelo requerido en este RAD para la clase de operación que ha de ser conducida.

b) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave sin un copiloto, si esa aeronave tiene una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de pilotos de diez (10) ó más asientos.

135.100 Deberes de la tripulación de vuelo.

a) Ningún titular de certificado puede permitir, durante cualquier fase crítica del vuelo, funciones distintas a aquellas estrictamente necesarias para la operación segura de la aeronave, tales como ordenar servicios de la cocina (galley); confirmar conexiones a pasajeros, promocionar a la compañía aérea, anuncios de pasajeros, señalamiento de puntos externos de interés, llenar papeles o registros; etc.

b) Ningún tripulante de vuelo puede comprometerse en, ni puede ningún piloto al mando permitir, ninguna actividad durante una fase crítica de vuelo que podría distraer cualquier tripulante de vuelo del cumplimiento de sus deberes o que podría interferir en modo alguno con la conducta adecuada de esas obligaciones. Actividades como ingerir alimentos, involucrarse en conversaciones no esenciales entre tripulantes de la cabina abierta o de pilotaje y los de la cabina para pasajeros o carga, y publicaciones de lectura que no esté relacionada a la conducta adecuada del vuelo, no son requeridas para la segura operación de la aeronave.

c) Para los propósitos de esta sección, fases críticas de vuelo incluyen todas las operaciones de tierra, incluidas el rodaje, despegue y aterrizaje, y todas las otras operaciones de vuelos conducidas por debajo de 10,000 pies; salvo que se esté en vuelo de crucero.

135.101 Segundo al mando requerido en condiciones de IFR.

Excepto lo previsto en 135.103, ninguna persona puede operar una aeronave llevando pasajeros bajo condiciones IFR, al menos que haya un piloto cumpliendo la función de copiloto a bordo.

135.103 Excepciones al requisito de segundo al mando: Operaciones en IFR.

El piloto al mando de una aeronave que lleve pasajeros, puede conducir operaciones IFR sin un piloto, cumpliendo las funciones de segundo al mando, bajo las siguientes condiciones:

a) Un despegue puede ser conducido bajo condiciones de regla de vuelo por instrumentos (IFR) si los reportes meteorológicos o pronósticos del tiempo, o cualquier combinación de ambos, indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada de vuelo permite el vuelo bajo reglas de vuelo visuales (VFR) dentro de los 15 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero desde el aeropuerto de despegue.

b) Vuelos bajo IFR pueden ser conducidos en ruta si condiciones de tiempo no pronosticados por debajo de los mínimos VFR establecidos son encontrados en ruta de un vuelo que fue planeado a ser conducido bajo VFR.

c) Una aproximación IFR puede ser conducida si, al arribo al aeropuerto de destino, las condiciones de tiempo no pronosticados no permiten completar dicha aproximación bajo VFR.

d) Cuando sean conducidas operaciones de vuelo IFR bajo esta sección:

1) La aeronave debe estar adecuadamente equipada para las mismas;
2) El piloto debe estar autorizado a conducir estas operaciones;

3) El vuelo debe ser conducido en concordancia con una autorización CTA bajo IFR.

Operaciones IFR con pasajeros no podrán ser realizadas bajo esta sección, salvo que se cuente con una tripulación mínima de dos (2) pilotos según la sección 135.99.

135.107 Requisitos de tripulantes de cabina.

Ningún titular de certificado puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de los pilotos, a menos que haya un tripulante de cabina en dicha aeronave.

135.109 Piloto al mando o segundo al mando: Designación requerida.

a) Todo titular de certificado debe designar a:

1) Un (1) piloto al mando para cada vuelo; y

2) Un (1) copiloto para cada vuelo que requiera dos (2) pilotos.

b) El piloto al mando designado por el titular de certificado, debe permanecer al mando durante todo el vuelo.

135.111 Segundo al mando requerido en operaciones categoría II.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.113 Ocupación del asiento del piloto por un pasajero.

Ningún titular de certificado puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de ocho (8) asientos para pasajeros, excluyendo los asientos de los pilotos, si alguna persona, distinta a otro piloto, copiloto, chequeador o inspector de la Autoridad de Aviación Civil, ocupa uno de los asientos de pilotos.

135.115 Manipulación de los controles de vuelo.

Ningún piloto al mando debe permitir a persona alguna manipular los controles de vuelo de la aeronave durante un vuelo conducido bajo este RAD, a menos que esa persona sea:

a) Un piloto empleado por el titular de certificado, que esté habilitado en la aeronave; o

b) Un representante de seguridad autorizado por la Autoridad de Aviación Civil quien tiene la autorización del piloto al mando, es calificado en la aeronave y está chequeando las operaciones de vuelo.

135.117 Instrucción breve a los pasajeros antes del vuelo (briefing).

a) Antes de todo despegue, el piloto al mando de una aeronave con pasajeros debe asegurarse de instruir oralmente a todos sus pasajeros en:

1) **Fumar:** Todo pasajero debe estar instruido sobre cuándo, dónde y bajo qué condiciones el fumar está prohibido. Esta instrucción (briefing) incluirá una declaración de que las regulaciones dominicanas requieren el cumplimiento por parte de los pasajeros, con los avisos de información a pasajeros, letreros fijos, áreas designadas con fines de seguridad como áreas de no fumar e instrucciones de la tripulación con respecto a estos puntos. La instrucción (briefing) debe también incluir una declaración, si la aeronave está equipada con un baño, que las regulaciones dominicanas prohiben, dañar o destruir cualquier detector de humo que esté instalado en el baño de una aeronave, prohibe además fumar en los baños y cuando sea aplicable fumar en la cabina de pasajeros;

2) **El uso de cinturones de seguridad:** Incluyendo instrucciones sobre cómo abrochar y desabrochar los cinturones de los pasajeros. Esta declaración debe incluir una declaración de que las regulaciones requieren el cumplimiento por parte de los pasajeros, con las señales de información a los pasajeros y las instrucciones de la tripulación concerniente al uso de cinturones de seguridad;

3) **Respaldos de asientos:** Los respaldos de asientos se colocarán en posición vertical antes de todo despegue y aterrizaje;

4) **Puertas de entrada y salidas de emergencia:** La ubicación y la forma de abrir las puertas de entrada y salida de pasajeros y las salidas de emergencia;

5) **Equipos de supervivencia y primero auxilios:** Localización;

6) **Equipos de supervivencia y flotación:** Si la operación se realiza sobre el agua, procedimientos para uso del equipo de flotación requerido;

7) **Utilización del sistema de oxígeno:** Si la operación implica vuelo sobre los 12,000 pies de altitud MSL, el uso del oxígeno normal y de emergencia; y

8) **Equipos extintores de incendio:** Localización y operación de los extintores de incendio.

b) Antes de todo despegue, el piloto al mando debe asegurarse que en caso de emergencia, cualquier persona que pueda necesitar la asistencia de otra para moverse rápidamente a una salida, sea atendida por quien haya recibido las instrucciones de los procedimientos a seguirse en caso de una evacuación.

c) La instrucción oral requerida en el párrafo (a) de esta sección debe ser dada por el piloto al mando o por algún miembro de la tripulación.

d) No obstante lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, para aeronaves certificadas, para llevar diecinueve (19) pasajeros o menos, las instrucciones orales requeridas por el párrafo (a) de esta sección, debe ser dada por el piloto al mando, un miembro de la tripulación u otra persona designada por el explotador y aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.

e) La instrucción oral requerida por el párrafo (a) de esta sección debe ser complementada por tarjetas impresas que deben ser llevadas a bordo, para el uso y lectura de todo pasajero. Estas tarjetas deben:

1) Corresponder al modelo, tipo y clase de aeronave, que las porta;

2) Contener un diagrama y un método de operar las salidas de emergencia;

3) Contener otras instrucciones necesarias para el uso del equipo de emergencia a bordo.

f) La instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección, debe ser realizada por medio de ayudas que permitan que estas resulten audibles para cada pasajero en niveles de ruidos normales.

135.119 Prohibición de la transportación de armas.

Ninguna persona debe, mientras está a bordo de una aeronave, siendo operada por un titular de certificado, portar encima o cerca un arma de fuego o punzante; de ninguna manera, ni encubierta ni descubierta. Esta sección no aplica para:

a) Oficiales militares o autoridades policiales y de seguridad del Estado en misiones oficiales claramente comprobadas y autorizadas por el titular del certificado.

b) Tripulantes y otras personas autorizadas por el titular de certificado.

135.121 Bebidas alcohólicas.

a) Ninguna persona podrá consumir bebidas alcohólicas a bordo de una aeronave de pasajeros, salvo que se le ofrezca como parte del servicio.

b) Ningún titular de certificado puede servir cualquier bebidá alcohólica a cualquier persona a bordo, que muestre signos de embriaguez.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a bordo de la aeronave a una persona con signos de embriaguez.

135.122 Almacenamiento de comidas, bebidas y equipos de servicio de pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue y el aterrizaje.

a) Ningún titular de certificado debe iniciar el movimiento de una aeronave en superficie, despegar o aterrizar cuando cualquier alimento, bebida o equipo de servicios esté localizado en algún asiento de pasajeros.

b) Ningún titular de certificado debe mover una aeronave en superficie, despegar o aterrizar, al menos que todo servicio de comida y bebida, y toda mesita de servicio de los asientos esté debidamente guardada y asegurada en su lugar de almacenamiento.

c) Ningún titular de certificado debe permitir a una aeronave moverse en superficie, despegar o aterrizar al menos que todo equipo del servicio de pasajeros esté debidamente asegurado y guardado en su lugar de almacenamiento.

d) Todo pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los miembros de la tripulación en relación al cumplimiento de las normas de esta sección.

135.123 Tareas de emergencia y de evacuación de emergencia.

a) Todo titular de certificado debe asignar a cada tripulante requerido de acuerdo al tipo de aeronave, las funciones necesarias a ser desempeñadas en una emergencia o en una situación que requiera una evacuación de emergencia. El titular de certificado deberá asegurarse que esas funciones puedan ser realizadas prácticamente para enfrentar cualquier emergencia razonablemente anticipada, incluyendo la incapacidad de tripulantes o su inhabilidad para alcanzar la cabina de pasajeros por causa de alguna carga movediza en aeronaves de combinación carga pasajeros.

b) El titular de certificado debe describir en el manual requerido bajo 135.21, las funciones de cada categoría de tripulante asignado según párrafo (a) de esta sección.

135.125 Seguridad de la aeronave.

El titular de certificado que conduzca operaciones bajo este RAD debe cumplir con los requisitos aplicables de seguridad del RAD 108.

135.127 Información a los pasajeros.

a) Ninguna persona puede conducir un segmento de vuelo programado en el cual fumar está prohibido, a menos que los letreros de información al pasajero de "No Fumar" (no smoking) estén encendidos durante el segmento de vuelo entero, o uno o más avisos de "No Fumar" (no smoking) reuniendo los requisitos del RAD, estén puestos durante el segmento de vuelo entero. Si ambos son usados, los letreros encendidos y los avisos puestos, los letreros deben permanecer encendidos durante el segmento de vuelo entero.

b) Ninguna persona debe fumar mientras están encendidos los letreros de "No Fumar" (no smoking") o mientras los avisos de "No Fumar" (no smoking), estén puestos. Excepto que el piloto al mando autorice fumar en la cabina de vuelo si esta está físicamente separada de la cabina de pasajeros, excepto durante cualquier movimiento de una aeronave en la superficie, despegue y aterrizaje.

c) Ninguna persona debe fumar en cualquier lavatorio de una aeronave.

d) Ninguna persona puede operar una aeronave con un lavatorio equipado con un detector de humo, a menos que haya en ese lavatorio un letrero en el cual se lea: "Las regulaciones dominicanas penalizan el intento de daño al detector de humo en este lavatorio".

e) Ninguna persona debe intentar dañar, inutilizar o destruir el detector de humo del lavatorio de una aeronave.

f) En segmentos de vuelo, otros que no sean esos descritos en el párrafo (a) de esta sección, el letrero de "No Fumar" (no smoking) requerido por 135.177 (a)(3) de este RAD, debe ser prendido durante cualquier movimiento de la aeronave en la superficie, durante todo despegue o aterrizaje, y a cualquier otra hora considerada necesaria por el piloto al mando.

g) Los requisitos de información al pasajero, ordenados en los párrafos RAD 91.517 (b) y (d) de este Reglamento, son en adición a los requisitos de esta sección.

135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción de niños

Un(a) niño(a) menor de dos (2) años podrá ser sostenido(a) por un adulto ocupa un asiento o litera o un sistema contenedor de niños aprobado, ofrecido por el titular del certificado, bajo las condiciones estipuladas en el RAD 121.311.

135.129 Fila de asientos contiguos a las salidas de emergencia.

Los requisitos de información a los pasajeros respecto a asientos próximos a las salidas de emergencia descritos en el RAD 121.585, son también requisitos de este RAD.

Sección "C" - Aeronaves y Equipos

135.141 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos que deben cumplir las aeronaves y equipos utilizados en operaciones regidas por este RAD. Estos requisitos son en adición a los requisitos para aeronaves y equipos contemplados en el RAD 91 de este Reglamento.

135.143 Requisitos generales.

a) Ninguna persona debe operar una aeronave, a menos que esa aeronave y sus equipos cumplan con los requisitos de esta sección.

b) Excepto lo previsto en 135.179, ninguna persona puede operar una aeronave según este RAD, a menos que los instrumentos y equipos requeridos en ella hayan sido aprobados y se encuentren operativos.

c) El ATC transponder debe cumplir con los requisitos ambientales y de rendimiento aplicables al equipo, establecido por la autoridad competente (OTE).

135.145 Prueba de aeronaves.

a) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave con motor de turbina o una aeronave para la cual se exigen dos pilotos, según este RAD, para operaciones bajo condiciones VFR, si previamente esa aeronave, o una aeronave de la misma marca y diseño similar, no ha sido probada en operación bajo este RAD, además de las pruebas de certificación de la aeronave se requieren, por lo menos veinticinco (25) horas de demostración en vuelo de capacidad operativa aceptable para la Autoridad de Aviación Civil, realizadas por el titular de certificado incluyendo:

1) Cinco (5) horas nocturnas, si son autorizados vuelos nocturnos;

2) Cinco (5) procedimientos de aproximación por instrumentos, bajo condiciones simuladas; o en condiciones instrumentales reales (IMC), si se tiene que autorizar vuelo en condiciones IFR;

3) Entrar en un número representativo de aeropuertos en ruta, según lo determinado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Ningún titular de certificado debe llevar pasajeros en la aeronave durante esta demostración, excepto aquellos necesarios para hacer las pruebas y aquellos designados por la Autoridad de Aviación Civil para observarlas. Sin embargo, se puede llevar a cabo entrenamiento de pilotos en vuelo durante tales pruebas.

c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta sección, una aeronave no es considerada de "diseño similar" si una alteración incluye:

1) La instalación de motores diferentes a los de la certificación original; o

2) Alteraciones a la aeronave o sus componentes, que cambien las características de vuelo.

d) La Autoridad de Aviación Civil, puede autorizar desviaciones si encuentra circunstancias especiales que hacen innecesario el cumplimiento completo de esta sección.

135.147 Comandos dobles requeridos.

Ninguna persona debe operar una aeronave en operaciones que requieran dos (2) pilotos, a menos que esté equipada con doble comando funcionando.

135.149 Requisitos de equipo: Generalidades.

Ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que la misma esté equipada con:

a) Un (1) altímetro sensitivo ajustable por presión barométrica;

b) Un (1) equipo de calefacción o deshielo, para cada carburador o en el caso de un carburador de presión, una fuente alternativa de aire;

c) En aeronaves con motores de turbina, dos (2) horizontes artificiales y un tercer indicador que:

1) Esté alimentado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

2) Mantenga una operación confiable, durante un mínimo de treinta (30) minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

4) Esté operativo, sin necesidad de selecionarlo, después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave;

5) Esté ubicado en una posición que lo haga claramente visible, y utilizable desde la posición del piloto; y

6) Esté iluminado apropiadamente durante todas las fases de vuelo.

d) Para aeronaves impulsadas por motores a turbina, cualquier otro equipo que la Autoridad de Aviación Civil pueda requerir.

135.150 **Sistemas de comunicación con el pasajero (PA) y de intercomunicación de la tripulación.**

Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de más de diecinueve (19) pasajeros, excluyendo los asientos de pilotos, a menos que esté equipada con:

a) Un sistema de comunicación con el pasajero que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de intercomunicación de la tripulación requerida por el párrafo (b) de esta sección, excepto por teléfonos, auriculares, micrófonos o interruptores;

2) Debe estar adecuadamente certificado bajo el RAD 21.305 de este Reglamento;

3) Sea accesible para uso inmediato, desde toda cabina de mando de piloto;

4) En toda salida de emergencia a nivel del piso, tenga un asiento de tripulante de cabina adyacente, tenga un micrófono que sea rápidamente accesible al tripulante de cabina sentado, excepto que un micrófono pueda servir para más de una salida, previendo que la proximidad de las salidas permita las comunicaciones verbales no asistidas, entre los tripulantes de cabina sentados;

5) Sea posible de operar dentro de diez (10) segundos por un tripulante de cabina en aquellos puestos de la cabina de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible;

6) La transmisión debe ser audible desde todos los asientos de pasajeros, sanitarios, asientos de auxiliares de a bordo y puestos de trabajo; y

7) Debe ser capaz de operar, por al menos diez minutos cuando todas las otras fuentes de energía eléctrica de la aeronave estén inoperativas.

b) Un (1) sistema de intercomunicación de tripulación que:

1) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con los pasajeros, requerido por el párrafo (a) de esta sección, excepto por teléfonos, auriculares, micrófonos, interruptores.

2) Esté adecuadamente certificado por la Autoridad de Aviación Civil;

3) Provea comunicación entre la cabina de mando; y

i) Todo compartimiento de pasajeros; y

ii) Toda cocina (galley) localizada en un nivel distinto de la cabina principal de pasajeros.

4) Sea accesible para uso inmediato, desde la cabina de mando de los pilotos;

5) Sea accesible para usar desde al menos uno (1) de los puestos de tripulante de cabina en todo compartimiento de pasajeros;

6) Sea posible su operación dentro de los diez (10) segundos por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en el compartimiento de pasajeros, desde los cuales su uso sea accesible; y

7) En aviones grandes con motores de turbinas·

i) Sea accesible para uso en suficientes puestos de auxiliar de a bordo, de forma tal que todas las salidas de emergencia, o vías de acceso a aquellas salidas (en el caso de salidas ubicadas dentro de las cocinas de a bordo) en toda cabina de pasajeros sea observable desde uno o más de esos puestos equipados;

ii) Se tenga un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales, para que los miembros de la tripulación alerten a los tripulantes de cabina y viceversa;

iii) El sistema de alarma requerido por el párrafo (b)(7)(ii) de esta sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada sea diferente entre una llamada normal o una de emergencia; y

iv) Cuando la aeronave está en tierra debe proveer medios de intercomunicación, entre el personal de tierra y al menos dos (2) tripulantes cualquiera, en la cabina de mando. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra, debe estar ubicado de modo que el personal que usa el sistema, pueda evitar ser visto desde dentro de la aeronave.

135.151 Registrador de voces de cabina (cockpit voice recorder).

a) Ninguna persona podrá operar un avión multimotor propulsado por motor de turbina, o un helicóptero que tenga seis (6) o más asientos de pasajeros y para el cual se requieren, por certificación o regulaciones de operación, dos (2) pilotos, a menos que el mismo esté equipado con un registrador de voces de cabina de piloto aprobado que:

1) Esté instalado apropiadamente.

2) Se opere contínuamente desde su puesta en funcionamiento, durante la lectura de la lista de chequeo antes del vuelo, hasta completar la lista de chequeo final, al término del vuelo.

b) Ninguna persona podrá operar un avión o helicóptero multimotor propulsado por motor de turbina que tenga veinte (20) o más asientos de pasajeros, a menos que esté equipado con un registrador de voces de cabina de piloto aprobado que:

1) Esté instalado apropiadamente.

2) Se opere contínuamente desde su puesta en funcionamiento durante la lectura de la lista de chequeo antes del vuelo, hasta completar la lista de chequeo final, al término del vuelo.

c) En caso de accidente o incidente que requiera participación inmediata de la Autoridad de Aviación Civil, y que provoque como resultado la finalización del vuelo, el titular del certificado deberá guardar la información grabada por un período no menos de sesenta (60) días, o en caso de que sea requerido por la Autoridad de Aviación Civil, por un período mayor. La información obtenida del registrador podrá ser usada para ayudar a determinar la causa del accidente o incidente conjuntamente con las investigaciones.
La Autoridad de Aviación Civil no utilizará el contenido de la grabación en ningún tipo de acción judicial (penal o civil) contra los tripulantes o personal eventualmente involucrado.

d) Para aquellas aeronaves equipadas para registrar, sin interrupción, las señales auditivas recibidas por un micrófono de máscara, o equipo de auriculares con micrófono incorporado, se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo utilicen el mismo por debajo de los 18,000 pies de altitud.

e) Para cumplir con esta sección, puede ser usado un registrador de voces de cabina aprobado, que tenga una característica de borrado, de forma tal que durante la operación del registrador la información:

1) Sea grabada según el párrafo (a) de esta sección y mantenga lo grabado durante los últimos 15 minutos; o

2) Sea grabada según el párrafo (b) de esta sección, y mantenga lo grabado durante los últimos 30 minutos.

135.152 Registradores de vuelo (flight data recorders).

a) Ninguna persona puede operar una aeronave multimotor, propulsado por motores de turbina, o un helicóptero con un número de asientos de pasajeros entre 10 y 19, excluyendo todo asiento de piloto, a menos que esté equipado con uno (1) o más registradores de vuelo aprobados, que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos, y un método de fácil recuperación de dichos datos del medio de almacenamiento. Los parámetros especificados en el Apéndice "B" o "C" de este RAD deben ser registrados dentro del rango de exactitud, resolución e intervalos de registros como está especificado. El registrador deberá retener no menos de ocho (8) horas de operación de la aeronave.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave multimotor, propulsado a turbina, que tenga entre veinte (20) y treinta (30) asientos de pasajeros o un helicóptero multimotor, propulsado a turbina que tenga veinte (20) o más asientos, a menos que el mismo esté equipado con uno (1) o más registradores de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de fácil recuperación de dichos datos del medio de almacenamiento. Los parámetros indicados más abajo deberán ser registrados dentro de los rangos de exactitud, poder de resolución e intervalos de muestreo como está especificado en los Apéndices "D" y "E".

1) Con excepción de lo previsto en el párrafo (b) (3) de esta sección, para aquellas aeronaves que se les ha otorgado el certificado de Tipo en su país de origen antes del 1 de octubre de 1969, se deberán registrar, como mínimo, los siguientes parámetros:

i) Hora (Time);

ii) Altitud;

iii) Velocidad de la aeronave;

iv) Aceleración vertical;

v) Dirección o rumbo magnético (heading);

vi) Tiempo de toda transmisión por radio ya sea desde o hacia el ATC;

vii) Actitud de cabeceo (pich control);

viii) Actitud de rolido (ladeo)(roll attitude);

ix) Aceleración longitudinal;

x) Posición de la palanca de mando o de las superficies de control de cabeceo (pich trim position); y

xi) Empuje de cada motor (thrust).

2) Con excepción de lo previsto en el párrafo (b)(3) de esta sección, para aquellas aeronaves que se les ha otorgado el Certificado Tipo en su país de origen después del 30 de septiembre de 1969, se deberán registrar, como mínimo, los siguientes parámetros:

i) Hora (Time);

ii) Altitud;

iii) Velocidad del aire;

iv) Aceleración vertical;

v) Dirección o rumbo magnético (heading);

vi) Tiempo de cada transmisión por radio ya sea desde o hacia el ATC;

vii) Actitud de cabeceo (pich attitude);

viii) Actitud de rolido (roll attitude);

ix) Aceleración longitudinal;

x) Posición de compensación de cabeceo (trim);

xi) Posición de la palanca de mando o de las superficies de mando de cabeceo;

xii) Posición de las superficies de control lateral o del comando de control;

xiii) Posición de pedales del timón de dirección o de la superficie de control de guiñada;

xiv) Empuje de cada motor;

xv) Posición de cada inversor de empuje;

xvi) Posición del comando de aletas (flaps) o de las aletas (flaps) de borde salida; y

xvii) Posición del comando de aletas (flaps) o de las aletas (flaps) de borde de ataque.

3) Para aquellas aeronaves fabricadas después del 11 de octubre de 1991, todos los parámetros listados en el Apéndice "D" o "E", como sea aplicable, de este RAD deberán ser registrados.

c) Siempre que un registrador de vuelo requerido por esta sección sea instalado, deberá ser operado contínuamente a partir del instante en que la aeronave comienza su recorrido de despegue, o el helicóptero comienza su punto de despegue, hasta que la aeronave haya completado el recorrido de aterrizaje, o el helicóptero haya aterrizado en su destino.

d) Con excepción de lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, y exceptuando los datos registrados y luego borrados como está autorizado y especificado en este párrafo, todo titular de certificado debe conservar los datos registrados establecidos en el párrafo (a) de esta sección, hasta que la aeronave haya estado operando por un período de por lo menos veinticinco (25) horas del tiempo de operación especificado en el párrafo (c) de esta sección. Además todo titular de certificado debe conservar los datos establecidos prescritos en el párrafo (b) de esta sección para una aeronave, hasta que el mismo haya estado operando por un período de por lo menos veinticinco (25) horas, y para un helicóptero hasta que el mismo haya estado operando por un período de por lo menos diez (10) horas del tiempo de operación especificado en el párrafo (c) de esta sección. Un total de una (1) hora de información grabada puede ser borrada con el propósito de probar el registrador de vuelo, o el sistema del registrador de vuelo. Cualquier eliminación de la información hecha según este párrafo debe hacerse sobre la información más antigua grabada en el momento de la prueba. Excepto según se indica en el párrafo (c) de esta sección, ningún registro necesita conservarse más de sesenta (60) días.

e) En caso de accidente o incidente, que requiera participación inmediata de la Autoridad de Aviación Civil, que sea causa de la finalización del vuelo, el titular de certificado debe sacar el registrador de vuelo de la aeronave, y guardar los datos registrados requeridos por los párrafos (a) y (b) de esta sección por un período de por lo menos sesenta (60) días o por un período más largo según sea requerido por la Autoridad de Aviación Civil.

f) Todo registrador de parámetros de vuelo, requerido por esta sección, debe haber sido instalado por el fabricante de la aeronave, o siguiendo sus instrucciones y estar amparado por un certificado tipo (TC) o un certificado tipo suplementario (STC):

1) Para aeronaves fabricadas en o antes del 18 de agosto del año 2000 y todas las otras aeronaves; toda registradora de datos de vuelo requerido por esta sección debe ser instalada de acuerdo con los requisitos aplicables de la autoridad de certificación. Debe establecerse una correlación entre las lecturas registradas en el registrador de datos de vuelo de la velocidad de la aeronave, la altitud y el rumbo y las correspondientes lecturas (considerando los factores de corrección) de los instrumentos del primer piloto. Esta correlación debe cubrir todo el rango de velocidades, a las cuales la aeronave se va a operar, el rango de altitud a la cual la aeronave está limitado y los 360° del rumbo. Esta correlación se puede establecer en tierra, como sea apropiado. Esta correlación necesita ser establecida solamente en una aeronave dentro de un grupo de aeronaves:

   i) Que son del mismo tipo;

   ii) En los cuales los modelos de registradores de datos de vuelos y sus instalaciones son las mismas; y

   iii) En los cuales no hay diferencia en los tipos de diseño, con respecto a la instalación de instrumento del primer piloto, asociados con el registrador de datos de vuelo. La calibración más reciente del instrumento, incluyendo el medio de grabación, desde la cual esta calibración es derivada, y la correlación del registrador debe ser retenida por el titular.

2) Para aeronaves fabricadas después del 18 de agosto del año 2000, cada sistema de registrador de datos de vuelo requerido por esta sección, debe ser instalado de acuerdo con los requisitos vigentes aplicables de la Autoridad Aeronáutica de certificación. Una correlación debe ser establecida entre los valores grabados por el registrador de datos de vuelo, y los correspondientes valores medidos. La correlación debe contener un suficiente número de puntos de correlación, para establecer la conversión de los valores grabados a unidades de ingeniería, o estado distinto sobre todo el rango de operación del parámetro. Excepto para aeronaves que tengan sensores separados para altitud y velocidad aérea, que son parte integral del sistema registrador de datos de vuelo, una correlación sencilla puede ser establecida para cualquier grupo de aeronaves:

   i) Que sean del mismo tipo;

   ii) En los cuales el sistema de registradores de datos de vuelo y su instalación son los mismos, y

   iii) En los cuales no hay diferencia en el tipo de diseño con respecto a la instalación de esos sensores asociados con el sistema de registradores de datos de vuelo. Suficiente documentación para convertir los datos grabados en unidades de ingeniería y valores discretos especificados en el Apéndice aplicable deben ser mantenidos por el titular del certificado.

g) Cada registrador de datos de vuelo requerido por esta sección, que graba los datos especificados en los párrafos (a) y (b) de esta sección, debe tener un dispositivo aprobado para ayudar en la localización del registrador bajo el agua.

135.153 Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS).

a) Excepto según se indica en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave propulsado por motores de turbina, que tenga una configuración de diez (10) o más asientos de pasajeros, excluyendo asientos de los pilotos, a menos que esté equipado con un sistema de alarma de proximidad a tierra.

b) Cualquier aeronave equipada antes del 10 de julio de 1994 con un sistema alternativo que alerte de la excesiva proximidad con el terreno, y de cualquier desviación por debajo de la pendiente de planeo por un medio visual, y/o auditivo puede seguir con ese sistema siempre que:

1) El sistema debe haber sido aprobado por el Autoridad de Aviación Civil;

2) El sistema debe tener un medio de alerta al piloto cuando ocurra un funcionamiento defectuoso del mismo; y

3) Los procedimientos deben haber sido establecidos por el titular de certificado, para asegurarse que el funcionamiento del sistema pueda ser monitoreado adecuadamente.

c) Para el sistema requerido por esta sección, el manual de vuelo deberá contener:

1) Procedimientos apropiados para:

i) El uso del equipo;

ii) Que la tripulación de vuelo utilice en forma adecuada el equipo; y

iii) Poder desactivar el equipo, en casos de emergencia, o en condiciones anormales; y

2) Un diagrama de todas las fuentes de alimentación con las que se pueda operar.

d) Ninguna persona puede desactivar un sistema requerido por esta sección, excepto bajo los procedimientos del manual de vuelo.

e) Siempre que se desactive el sistema requerido por esta sección, se deberá hacer una anotación en los registros de mantenimiento de la aeronave, que incluya la fecha y hora de la desactivación.

135.155 Extinguidores para aeronaves que transportan pasajeros.

Ninguna persona puede operar una aeronave que transporte pasajeros, a menos que esté equipada con extinguidores de mano aprobados para usarse en cabina de pasajeros, cabina de mando y:

a) El tipo y la cantidad de agente extintor debe ser el adecuado para las clases de fuego que puedan ocurrir;

b) Al menos un extintor de mano, debe estar y ubicado convenientemente en la cabina de mando para uso de la tripulación; y

c) Al menos un extintor manual, debe estar ubicado convenientemente en el compartimiento de pasajeros de toda aeronave, que tenga una configuración de asientos, excluyendo los asientos de los pilotos desde (10) diez hasta (30) treinta asientos de pasajeros.

135.157 Requisitos del equipo de oxígeno.

a) **Aeronaves no presurizadas:** Ninguna persona puede operar una aeronave no presurizada en las altitudes indicadas en esta sección, a menos que esté equipada con suficiente oxígeno, y máscaras de oxígeno, para suministro a los pilotos y ocupantes cuando se vuela:

1) En altitudes entre 10.000 y 15.000 pies sobre el nivel medio del mar, se debe contar con oxígeno suficiente para al menos, el 10% de los ocupantes de la aeronave, y los pilotos, para cualquier parte o tramo del vuelo a esas altitudes cuya duración supere los 30 minutos; y

2) En altitudes sobre 15.000 pies sobre el nivel medio del mar, el oxígeno suficiente, para cada ocupante de la aeronave y todos los pilotos.

b) **Aeronaves presurizadas:** ninguna persona puede operar una aeronave presurizada:

1) En altitudes sobre 25.000 pies sobre el nivel medio del mar, a menos que tenga disponible, para cada ocupante de la aeronave, una provisión de oxígeno suplementario suficiente para al menos diez (10) minutos, cuando sea necesario un descenso de emergencia, debido a depresurización de la cabina; y

2) Esté equipado con máscaras y oxígeno, y suficiente para los pilotos, toda vez que la altitud de presión de cabina exceda los 10.000 pies sobre el nivel medio del mar. y si la presurización de cabina falla. Para cumplir con los requisitos operativos, o para proveer un suministro de dos (2) horas para cada piloto, la que sea mayor y para suministrar cuando se vuela:

i) A altitudes superiores a los 10,000 pies y hasta 15,000 pies sobre el nivel medio del mar, se debe proveer oxígeno suficiente, por lo menos al 10% de los ocupantes de la aeronave, distintos de los pilotos, para toda parte del vuelo a esa altitud, cuya duración supere los treinta (30) minutos; y

ii) A altitudes sobre el nivel medio del mar de más de 15,000 pies, la provisión de oxígeno suficiente para cada ocupante de la aeronave distintos de los pilotos, será de al menos para una (1) hora, a menos que en todo momento durante el vuelo sobre esa altura, la aeronave pueda descender hasta 15,000 pies sobre el nivel del mar en cuatro (4) minutos;. En ese caso, la provisión de oxígeno requerida será de treinta (30) minutos.

c) El equipo exigido por esta sección debe tener un medio para:

1) Permitir a los pilotos determinar con rapidez, durante el vuelo, la cantidad de oxígeno que está fluyendo a las máscaras; o

2) En el caso de unidades de distribución individual, para permitir que cada usuario haga tales determinaciones con respecto al suministro de oxigeno y entrega de esa persona; y

3) Permitir a los pilotos usar oxígeno puro a discreción a alturas por encima de los 25,000 pies sobre el nivel del mar.

135.158 Sistemas de indicación de calentamiento del tubo pitot.

Ninguna persona puede operar una aeronave de categoría transporte equipada con un sistema de calefacción de tubo pitot, a menos que la misma esté equipada también con un sistema indicador de calefacción de tubo pitot operativo, que cumpla con los requisitos siguientes:

a) Debe incluir una luz ámbar que esté ubicada fácilmente visible a la tripulación de vuelo.

b) Debe diseñarse para alertar a la tripulación de mando, si ocurre alguna de las siguientes condiciones:

1) El sistema calefactor está desconectado "off".

2) El sistema calefactor esta conectado pero algún elemento del sistema está inoperativo.

135.159 Requisito de equipo: transportando pasajeros bajo condiciones VFR nocturno; o VFR marginal.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.161 Equipo de radio y navegación; transportando pasajeros bajo condiciones VFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radio comunicación, que sea capaz de, como mínimo durante el vuelo, transmitir y recibir de instalaciones terrestres a 25 millas (45 Km.) de distancia.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radionavegación, el cual esté capacitado para recibir señales de radio, de las instalaciones terrestres que puedan ser usadas.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave transportando pasajeros bajo condiciones VFR, a menos que tenga equipamiento de radionavegación que sea capaz de recibir señales de radio desde las instalaciones terrestres, que puedan ser usadas.

135.163 Requisitos de equipo en aeronaves que llevan pasajeros bajo condiciones IFR.

Ninguna persona puede operar una aeronave bajo condiciones IFR llevando pasajeros, a menos que tenga:

a) Un (1) indicador de velocidad vertical;

b) Un (1) indicador de temperatura de aire exterior;

c) Un (1) tubo pitot con calefacción para cada velocímetro;

d) Una alarma de falla de potencia o un indicador de vacío disponible para instrumentos giroscópicos desde cada fuente de potencia;

e) Una fuente alternativa de presión estática para el altímetro, el velocímetro e indicadores de velocidad vertical;

f) Para una aeronave monomotor, un generador de electricidad, capaz de proveer energía eléctrica a todas las posibles combinaciones de cargas eléctricas en vuelo para el equipo requerido y para recarga de las baterías:

1) Dos fuentes independientes de generadores de energía eléctrica, cada uno de los cuales esté hábil para suplir todas probables combinaciones de contínua carga eléctrica en vuelo para instrumentos y equipos requeridos; o

2) En adición a la fuente primaria generadora de energía eléctrica, una batería dispuesta, o una fuente alterna de energía eléctrica de todos los instrumentos requeridos y equipos necesarios para una operación segura de emergencia de la aeronave por al menos una (l) hora.

g) Para aeronaves multimotores, por lo menos dos (2) generadores de electricidad, cada uno de los cuales debe estar en un motor separado, de los cuales cualquier combinación de la mitad del número total deben estar calculados para abastecer suficiente energía eléctrica contínuas; para todos los elementos requeridos y el equipo necesario, para la operación con seguridad en una emergencia de la aeronave. Excepto que, para helicópteros multimotores, los dos (2) generadores exigidos pueden estar montados en la transmisión principal; y

h) Dos (2) fuentes de energía independientes (con un medio de seleccionar una u otra) de las cuales, al menos una es un (1) generador o bomba accionada por un motor, cada una de las cuales es capaz de accionar todos los instrumentos giroscópicos, e instaladas de modo que la falla de un instrumento o fuente, no interfiera con la energía provista a los instrumentos restantes, o la otra fuente de energía, a menos que, para aeronaves monomotores, el indicador de régimen de giro tenga una fuente de energía separada de los indicadores de ladeo y cabeceo (horizonte artificial), y de dirección. Para el propósito de este párrafo, para aeronaves multimotores, cada fuente accionada por motor debe estar en un motor diferente.

i) Para el propósito del párrafo (f) de esta sección, una carga eléctrica contínua en vuelo comprende a toda aquella que consume corriente continuamente durante el vuelo, tales como

equipos de radio, instrumentos alimentados eléctricamente y luces, pero no incluye cargas intermitentes ocasionales.

135.165 Requisitos de equipos de radio y de navegación para operaciones extendidas sobre agua o en condiciones IFR.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave con motores de turbina, que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, o una aeronave multimotor que lleva mas de 10 o menos de 20 pasajeros bajo condiciones IFR o en operaciones extendidas sobre el agua, a menos que tenga como mínimo, el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir por lo menos una instalación terrestre, de cualquier lugar de la ruta propuesta:

1) Dos (2) transmisores.

2) Dos (2) micrófonos.

3) Dos (2) auriculares, o un (1) auricular y un (1) parlante.

4) Un (1) receptor de radiobaliza (marker beacon).

5) Dos (2) receptores independientes para navegación.

6) Dos (2) receptores independientes para comunicación.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave que no sea la especificada en el párrafo (a) de esta sección, bajo condiciones IFR, o en operaciones llevadas a cabo sobre extensiones de agua, a menos que tenga como mínimo el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir por lo menos una estación de radio terrestre:

1) Un (1) transmisor.

2) Dos (2) micrófonos.

3) Dos (2) auriculares o un auricular y un parlante.

4) Un (1) receptor de radiobaliza (marker beacon).

5) Dos (2) receptores independientes para comunicación.

6) Dos (2) receptores independientes para navegación.

7) Para operaciones extendidas sobre agua solamente, un (1) transmisor adicional.

c) Para el propósito de los párrafos (a)(5), (a)(6), (b)(5) y (b)(6) de esta sección, un receptor es independiente, si la función de cualquier parte de él no depende del funcionamiento de

cualquier parte de otro receptor. Sin embargo un receptor que puede recibir tanto de navegación como de comunicación, se puede usar en lugar de un receptor de comunicaciones y un receptor de señales de navegación separados.

d) No obstante, de los requisitos del párrafo (a) y (b) de esta sección, la instalación y uso de un sistema de navegación único de largo alcance y sistema de comunicación único de largo alcance, para operaciones prolongadas sobre agua, puede ser autorizada por la Autoridad de Aviación Civil y aprobada en las especificaciones de operaciones del titular de certificado. Las siguientes están entre los factores operacionales que la Autoridad de Aviación Civil puede considerar al conceder una autorización:

1) La habilidad de la tripulación de vuelo para fijar confiablemente la posición de la aeronave dentro del grado de exactitud requerido por el ATC.

2) La extensión de la ruta que va a ser volada y

3) La duración del espacio de comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF).

135.167 Equipos de emergencia para operaciones extendidas realizadas sobre agua.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extendidas realizadas sobre superficies cubiertas de agua, a menos que lleve instalado en lugares visiblemente marcados y fácilmente accesibles a los ocupantes, en prevención de la posibilidad de un acuatizaje de emergencia, el siguiente equipo:

1) Un (1) salvavidas para cada ocupante de la aeronave, aprobado y equipado con luz localizadora de supervivencia. Todo ocupante de la aeronave debe acceder fácilmente al lugar de depósito del salvavidas, desde su lugar de asiento.

2) Suficiente cantidad de balsas salvavidas aprobadas para llevar a todos los ocupantes de la aeronave.

b) Toda balsa salvavidas requerida por el párrafo (a) de esta sección deberá estar equipada con los siguientes elementos:

1) Una (1) luz de localización de supervivencia aprobada.

2) Un (1) dispositivo de señales pirotécnicas aprobado.

3) Además:

i) Un (1) cobertizo (para vela, sombrilla o colector de lluvia).

ii) Un (1) equipo (kit) de supervivencia apropiado para la zona de operaciones, en la cual opera la aeronave.

iii) Un (1) reflector de radar (o dispositivo similar).

iv) Un (1) equipo (kit) de reparación de balsa.

v) Un (1) balde de achique.

vi) Un (1) espejo para señales.

vii) Un (1) silbato de policía.

viii) Un (1) cuchillo.

ix) Una (1) botella de CO_2 para inflado de emergencia.

x) Una (1) bomba de inflado.

xi) Dos (2) remos.

xii) Una (1) línea de retención de 20 mts (soga de amarre).

xiii) Una (1) brújula.

xiv) Tinta colorante para el agua (para identificación desde el aire).

xv) Una (1) linterna a prueba de agua que tenga por lo menos dos (2) pilas tamaño "D" o equivalente.

xvi) Una provisión para dos (2) días de raciones alimenticias de emergencia que provean al menos 1000 calorías por día a cada persona de a bordo.

xvii) Por cada dos (2) personas, la balsa debe estar calculada para que transporte dos (2) lts. de agua, y/o un equipo desalinizador de agua;

xix) Un (1) equipo de pesca; y

xx) Un (1) manual de supervivencia apropiado para el área o región, en la cual opera la aeronave.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extendidas sobre agua, a menos que además de las balsas requeridas en el párrafo (a) de esta sección, cuente con un (1) transmisor localizador de emergencia (ELT) que cumpla los requisitos aplicables. Las baterías usadas en este transmisor se deben reemplazar (o recargarse si la batería es recargable) o cuando el transmisor ha estado en uso por más de una (1) hora acumulativa; Cuando el 50% de su vida útil (o para baterías recargables, 50% de su vida útil de carga) haya expirado, como está establecido por el fabricante del transmisor, según la OTE-C91 párrafo (g)(2). La nueva fecha de expiración para el reemplazo o recarga de la batería debe estar legiblemente marcada en el exterior del transmisor. Los requisitos de vida útil o vida útil de recarga de la batería de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que no estén esencialmente afectadas, durante los probables intervalos de almacenamiento.

135.169 Requisitos adicionales de aeronavegabilidad.

a) Excepto para aeronaves de más de 10 y menos de 20 pasajeros, ninguna persona puede operar una aeronave grande, a menos que esta persona cumpla con los requisitos adicionales de aeronavegabilidad, de los RAD 121.213 hasta 121.283 y 121.307 de este Reglamento.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave pequeña impulsada por turbohélice o motor recíproco, que tenga una configuración de diez (10) ó más asientos de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, a menos que posea un certificado tipo en:

1) Categoría transporte;

2) Antes del 1° de julio de 1970, en la categoría normal y cumple con las normas adicionales de aeronavegabilidad, para aeronaves destinadas para uso en operaciones bajo el RAD 135, establecidas por la Autoridad de Aviación Civil.

3) Antes del 19 de julio, e 1970, en la categoría normal y reúna las normas adicionales de aeronavegabilidad del RAD 23.

4) En la categoría normal y reúna las normas adicionales de aeronavegabilidad en el Apéndice "A".

5) De más de 10 asientos y menos de 20 certificado bajo el RAD 23 de este Reglamento.

c) Ninguna persona puede operar una aeronave pequeña con una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 10 o mas asientos, con una configuración de asientos mayor que la configuración de asientos mas grande que la configuración de asientos máxima prevista en esa aeronave en operaciones bajo este RAD, antes del 19 de agosto del 1977. Este párrafo no se aplica a:

1) Aeronaves que están certificadas en la categoría transporte; o

2) Aeronaves que cumplen con:

i) El Apéndice "A" de este RAD, siempre que su configuración de asientos, excluyendo la de la tripulación requerida, no exceda de diecinueve (19) asientos; o

d) Compartimiento de carga y equipaje:

1) Después del 20 de marzo 1991, cada compartimiento Clase C ó D, que tenga un tamaño superior a los 200 pies cúbicos en volumen, en un avión categoría de transporte tipo certificado después del 1ro. de enero 1958, debe tener cielo raso y paneles de costado que sean construidos de:

i) Resina reforzada de fibra de vidrio;

ii) Materiales que reúnan los requisitos del Apéndice "F", parte III de este RAD; o

iii) En el caso de instalaciones "liner" aprobadas antes del 20 de marzo, 1989, aluminio.

2) Para cumplir con este párrafo, el término "liner" incluye cualquier rasgo de diseño, tal como una unión o un fijador, que podría afectar la capacidad de la instalación para detener un fuego con seguridad.

135.170 Materiales para compartimientos interiores.

Ninguna persona puede operar una aeronave bajo este RAD, a menos que cumpla con los requisitos de certificación del compartimiento interior de este Reglamento.

135.171 Instalación de arneses de hombro en la estación de tripulantes de vuelo.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave con motor de turbina o aeronave que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación requerida, a menos que esté equipada con un (1) arnés de hombro aprobado instalado para cada posición de tripulante de vuelo.

b) Todo tripulante que ocupe una posición con un (1) arnés de hombro, deberá ajustarse el mismo durante el aterrizaje y despegue, excepto que el arnés de hombro pueda ser desajustado, si el tripulante no puede realizar las tareas requeridas con el mismo ajustado.

135.173 Requisitos del equipo de detección de tormentas.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de diez (10) asientos de pasajeros, o más, excluyendo los asientos de los pilotos, requeridos en operaciones de transporte de pasajeros, a excepción de helicópteros, que operen bajo condiciones VFR, a menos que la aeronave esté equipado con un (1) equipo aprobado de detección de tormentas, o un (1) equipo aprobado de radar meteorológico de a bordo.

b) Ninguna persona puede operar un vuelo bajo condiciones IFR cuando los reportes meteorológicos indican que tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que puedan ser detectadas con el equipo de detección de tormentas de a bordo, requerido por el párrafo (a) de esta sección, puedan ocurrir a lo largo de la ruta de vuelo, a menos que el equipo de detección de tormentas esté en condición de operación satisfactoria.

c) Si el equipo de detección de tormentas de a bordo se vuelve inoperativo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la sección 135.21.

d) Esta sección no se aplica a aeronaves usadas durante cualquier entrenamiento de tripulantes, prueba o ferry.

e) Sin tener en cuenta alguna otra disposición de este RAD, no se requiere tener una fuente de potencia eléctrica alternativa para el equipo de radar de a bordo.

135.175 Requisitos del equipo de radar meteorológico de a bordo.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave grande de categoría transporte en operaciones de transporte de pasajeros a menos que esté instalado en la aeronave un equipo de radar meteorológico de a bordo aprobado.

b) Ninguna persona puede iniciar un vuelo bajo condiciones IFR cuando los reportes meteorológicos indican que puedan ocurrir a lo largo de la ruta de vuelo tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que se pueden detectar con el equipo de radar meteorológico de a bordo, a menos que el equipo de radar meteorológico de a bordo requerido por el párrafo (a) de esta sección esté en condición de operación satisfactorio.

c) Si el equipo de radar meteorológico de a bordo quedara inoperativo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la sección 135.21.

d) Esta sección no se aplica a aeronaves usadas durante cualquier vuelo de entrenamiento, prueba o ferry.

e) Sin tener en cuenta alguna otra disposición de este RAD, no se requiere tener una fuente de potencia eléctrica alternativa para el equipo de radar de a bordo.

135.177 Requisitos del equipo de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga una configuración de diecinueve (19) asientos para pasajeros o más, excluyendo los asientos de los pilotos, a menos que esté equipado con el siguiente equipo de emergencia:

1) Un (1) botiquín de primeros auxilios para tratamiento de heridas que puedan ocurrir en vuelo o en un accidente menor, el cual cumpla con las siguientes especificaciones y requisitos:

i) Todo botiquín de primeros auxilios debe ser a prueba de polvo y humedad.

ii) Los botiquines de primeros auxilios deben estar al alcance de los tripulantes de cabina.

iii) Una lista de su contenido indicando fecha de revisión responsable de la misma.

iv) En el momento de despegue de cada vuelo o serie de vuelos (take off) todo botiquín de primeros auxilios debe contener, por lo menos los siguientes contenido, u otros contenidos aprobados por la Autoridad de Aviación Civil:

Contenido	Cantidad
Guantes quirúrgicos (pares)	10
Vendas Adhesivas	16
Gasas Antisepticas	20
Inhalantes de amoníaco	10
Vendas de 10 cm	8
Vendas triangulares (Un metro)	5
Compuesto para quemaduras o equivalentes	6
Tablillas de brazo (no inflables)	1
Tablillas de pierna (no inflables)	1
Vendas en rollo de 10 cm. de ancho	4
Tela adhesiva (rollo normalizado)	2
Tijeras para vendas	1

2) Un hacha de dotación, debidamente asegurado, que sea accesible a la tripulación, pero inaccesible a los pasajeros durante operaciones normales.

3) Señales que sean visibles a todos los ocupantes para notificarlos cuándo está prohibido fumar y cuándo se deben ajustar los cinturones de seguridad. Las señales deben estar construidas para que puedan ser iluminadas y apagadas por un tripulante. Se deben encender en cada aterrizaje, despegue y cuando lo considere necesario el piloto al mando. La señal "no fume" debe ser iluminada cuando de conformidad con lo establecido en 135.127.

b) Cada uno de los componentes del equipo se debe inspeccionar regularmente según períodos de inspección establecidos en la especificaciones de operación, para asegurar su condición y disponibilidad inmediata para cumplir sus propósitos de emergencia indicando la fecha y el responsable de tal revisión

135.178 Equipos de emergencia adicional.

Ninguna persona puede operar bajo este RAD, una aeronave con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, al menos que tenga equipo de emergencia adicionales como los establecidos en el RAD 121.310 de este Reglamento.

135.179 Instrumentos y equipos inoperativos.

a) Ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos instalados inoperativos a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

1) Exista una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada para ese tipo de aeronave;

2) La Autoridad de Aviación Civil haya aprobado las especificaciones de operación del titular de certificado de explotación autorizando las operaciones de acuerdo con una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. La tripulación de vuelo deberá tener acceso directo en todo momento, previo al vuelo a toda la información contenida en la lista mínima de equipo mínimo aprobada las especificaciones de operación del titular del certificado. Una lista de equipo mínimo aprobada a través de las

especificaciones de operación constituye un cambio aprobado al diseño tipo que no requiere rectificación.

3) La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada debe:

i) Ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección;

ii) Proveer para la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperable.

4) Anotaciones que identifiquen los instrumentos y equipo inoperables y la información requerida por el párrafo (a)(3)(ii) de esta sección, deben estar disponibles para el piloto.

5) La aeronave es operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo y las especificaciones de operaciones que autorizan el uso de dicha lista de equipo mínimo.

b) Los siguientes instrumentos y equipos pueden no estar incluidos en la lista de equipo mínimo:

1) Instrumentos y equipos que son, bien sea específicamente o por otra parte requeridos por los requisitos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave está certificada y que son esenciales para operaciones seguras bajo todas condiciones de operación;

2) Instrumentos y equipos requeridos por una directiva de aeronavegabilidad para estar en condiciones operables a menos que la directiva de aeronavegabilidad estipule lo contrario;

3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas por este RAD.

c) No obstante de los párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipos inoperables puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo bajo 21.197 y 21.199 de este Reglamento.

135.180 Equipo de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS).

a) Ninguna persona podrá operar una aeronave propulsada por motores de turbina que tenga una configuración de 10 a 30 asientos de pasajeros excluyendo cualquier asiento del piloto, a menos que esté equipada con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión. Si se instala el sistema TCAS II, debe ser capaz de coordinarse con unidades TCAS que cumpla con TSO C-119.

b) El manual de vuelo requerido por la sección 135.21 debe contener la siguiente información sobre el sistema TCAS I requerido por esta sección.

1) Procedimiento apropiado para:

i) El uso del equipo; y

ii) La acción apropiada de la tripulación de vuelo para la operación del equipo.

2) Una lista de todas fuentes de entrada que deben estar operativas para el apropiado funcionamiento del TCAS.

135.181 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves operadas sobre el tope de nubes en condiciones (IFR).

a) Excepto a lo previsto en los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave:

1) Monomotor llevando pasajeros sobre el tope de nubes, ó en condiciones IFR; o

2) Multimotor llevando pasajeros, sobre el tope de nubes, ó en condiciones IFR con un peso que no permitiera ascender, con el motor crítico inoperativo, por lo menos cincuenta (50) pies por minuto, cuando esté operando a altura mínima en ruta (MEA) de la ruta a volar, o a 5,000 pies sobre el nivel medio del mar (MSL), cualquiera que sea mayor.

b) No obstante, las restricciones indicadas en el párrafo (a)(2) de esta sección, helicópteros multimotores llevando pasajeros fuera de la costa pueden conducir dicha operaciones sobre el tope de nubes o en condiciones IFR, a un peso que le permita al helicóptero ascender por lo menos cincuenta (50) pies por minuto con el motor crítico inoperativo, cuando esté operando a la altura mínima en ruta (MEA) de la ruta a ser volada o a 1,500 pies sobre al nivel medio del mar (MSL) cualquiera que sea mayor.

c) Sin considerar el párrafo (a) de esta sección:

1) Si el último reporte del tiempo, o pronóstico meteorológico, o cualquier combinación de ambos, indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada (incluyendo despegue y aterrizaje) permite volar en condiciones VFR bajo el techo (si existe), y ese tiempo está pronosticado que permanecerá igual hasta por lo menos una (1) hora después del tiempo estimado de llegada al destino, una persona puede operar una aeronave sobre el tope de nube; o

2) Si el último reporte del tiempo o pronóstico meteorológico o cualquier combinación de ambos indica que el tiempo a lo largo de la ruta planeada permite el vuelo en condiciones VFR bajo el techo (si existe) comenzando en un punto no más de quince (15) minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero, desde el aeropuerto de salida, una persona puede:

i) Despegar del aeropuerto de salida en condiciones IFR y volar en condiciones IFR hasta un punto no más de quince (15) minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero desde ese aeropuerto.

ii) Operar una aeronave en condiciones IFR si las condiciones de tiempo pronosticada son encontradas mientras están en ruta en un vuelo planeado para ser conducido en condiciones VFR ; y

iii) Hacer una aproximación en IFR en el aeropuerto de destino si las condiciones del tiempo no pronosticadas son encontradas en el aeropuerto que no permita completar una aproximación en condiciones VFR.

d) Sin considerar el párrafo (2) de esta sección, una persona puede operar una aeronave sobre el tope de nube bajo condiciones que permita:

1) Para aeronaves multimotores, un descenso o contínuación del vuelo bajo VFR si su motor crítico falla; o

2) Para aeronave monomotor descender bajo VFR si el motor falla.

135.183 Requisitos de rendimiento (performance) de aeronaves terrestres operadas sobre el agua.

Ninguna persona puede operar una aeronave sobre el agua, si lleva pasajeros, a menos que:

a) La altitud de vuelo le permita llegar a tierra en un aterrizaje forzoso por falla del motor.

b) Sea necesario para despegue o aterrizaje.

c) Teniendo un (1) motor crítico inoperativo, una aeronave multimotor volando con un peso que le permita elevarse por lo menos a cincuenta (50) pies por minuto y que se encuentre a una altitud de 1,000 pies sobre la superficie acuática; o

d) Sea un helicóptero equipado con los dispositivos de flotación.

135.185 Peso vacío y centro de gravedad; requisitos de actualización.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave multimotor a menos que el actual peso vacío y centro de gravedad, sean calculados en base a valores establecidos por un peso físico real de la aeronave efectuado dentro de los últimos 36 meses calendario.

b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

1) Aeronaves operadas bajo un sistema de peso y balance aprobado en las especificaciones de operación del titular de certificado.

Sección "D" - Limitaciones de Operación y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR Y VFR

135.201 Aplicabilidad.

La presente sección prescribe las limitaciones operacionales correspondientes a las operaciones de vuelo bajo VFR/IFR, así como los requisitos meteorológicos para las operaciones establecidas en virtud del presente RAD.

135.203 VFR: Altitudes Mínimas.

A excepción de lo requerido para el despegue y aterrizaje, ninguna persona puede operar bajo VFR:

a) Una aeronave:

Durante el día por debajo de quinientos (500) pies sobre la superficie o a menos de 500 pies en forma horizontal a cualquier obstáculo; o

b) Un helicóptero sobre un área congestionada a una altitud inferior a trescientos (300) pies sobre la superficie.

135.205 VFR: Requisitos de visibilidad.

a) Ninguna persona debe operar una aeronave bajo condiciones VFR en espacio aéreo no controlado, cuando el techo de nubes es inferior a un mil (1,000) pies, a no ser que la visibilidad de vuelo sea al menos de dos (2) millas.

b) Ninguna persona debe operar un helicóptero bajo VFR en el espacio aéreo de Clase G a una altitud de un mil doscientos (1,200) pies o menos sobre la superficie, o en una distancia no mayor a los límites laterales de las áreas de superficie de los espacios aéreos de Clase B, Clase C, Clase D ó Clase E, designados para un aeropuerto, si la visibilidad no es de al menos:

1) 1/2 milla: durante el día;

2) 1 milla: por la noche.

135.207 VFR: Requisitos de referencia superficial para helicópteros.

a) Ninguna persona debe operar un helicóptero bajo VFR si éste carece de una referencia superficial visual, o si por la noche no cuenta con una referencia luminosa superficial visual, las cuales son necesarias para controlar el helicóptero de manera segura.

135.209 VFR: Suministro de combustible.

a) Ninguna persona puede iniciar una operación de vuelo en una aeronave bajo VFR si, considerando las condiciones de viento y las meteorológicas pronosticadas, no dispone de suficiente combustible para volar al primer punto de aterrizaje pretendido, asumiendo un consumo de combustible en crucero normal:

1) Durante el día, para volar pasando el punto mencionado por un mínimo de treinta (45) minutos; o

b) Ninguna persona puede iniciar una operación de vuelo en un helicóptero bajo condiciones VFR si, considerando las condiciones de viento y las meteorológicas pronosticadas, no dispone de suficiente combustible para volar al primer punto de aterrizaje pretendido, asumiendo un consumo de combustible en crucero normal, para volar pasando el punto mencionado por un mínimo de veinte (45) minutos.

135.211 VFR: Transporte de pasajeros sobre el tope de nubes: Limitaciones de operación.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.213 Reportes/Pronósticos Meteorológicos.

a) Cada vez que una persona que opera una aeronave bajo lo prescrito por el presente RAD deberá utilizar el reporte o pronóstico meteorológico, que brinda la Dirección General de Meteorología, o cualquier otra fuente aprobada por la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo, en el caso de operaciones bajo VFR, si el piloto al mando no dispone de dicho reporte, puede utilizar información meteorológica basada en sus propias observaciones o en las de otras personas competentes para suministrar observaciones adecuadas.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de la presente sección, las observaciones meteorológicas realizadas y otorgadas en favor de los pilotos con la finalidad de llevar a cabo las operaciones IFR en un aeropuerto, deben ser determinadas en el aeropuerto donde se realizan dichas operaciones IFR, a menos que la Autoridad de Aviación Civil, expida Especificaciones de Operación que permitan la utilización de observaciones meteorológicas determinadas en un lugar ajeno al aeropuerto donde se efectúan las operaciones IFR. La Autoridad de Aviación Civil, aprobará dichas Especificaciones de Operaciones si, tras una investigación realizada, se establece que las normas de seguridad correspondientes a dicha operación permiten a un operador explotador aéreo apartarse de lo dispuesto en este párrafo para una operación particular.

135.215 IFR: Limitaciones de operación.

a) A excepción de lo prescrito en los párrafos (b), (c) y (d) de la presente sección, ninguna persona puede operar una aeronave bajo IFR fuera del espacio aéreo controlado o en cualquier aeropuerto que carezca de un procedimiento de aproximación instrumental estándar aprobado.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede expedir especificaciones de operaciones al titular del certificado a fin de que éste pueda operar bajo IFR sobre las rutas fuera del espacio aéreo controlado si:

1) El titular del certificado demuestra ante la Autoridad de Aviación Civil, que la tripulación de vuelo está capacitada para navegar, sin referencia visual hacia el terreno sobre la ruta pretendida sin desviarse más de 5 grados ó 5 millas desde la misma; la que sea menor.

2) La Autoridad de Aviación Civil determina que se pueden llevar a cabo las operaciones propuestas de manera segura.

c) Una persona puede operar una aeronave bajo IFR fuera del espacio aéreo controlado, si las operaciones del titular del Certificado cuentan con una aprobación y si dichas operaciones son necesarias para:

1) Realizar una aproximación por instrumento hacia un aeropuerto con respecto al cual se utiliza un procedimiento estándar aprobado vigente, o un procedimiento especial de aproximación por instrumento; o

2) Ascender hacia el espacio aéreo controlado durante un procedimiento aprobado de aproximación fallida; o

3) Realizar una salida IFR desde un aeropuerto que cuente con un procedimiento aprobado de aproximación por instrumento.

d) La Autoridad de Aviación Civil, puede aprobar especificaciones de operación en favor del titular del certificado, a fin de que éste pueda salir de un aeropuerto que carece de un procedimiento aprobado de aproximación por instrumento, si ésta determina que es necesario realizar una salida IFR desde dicho aeropuerto y que ésta se puede efectuar de manera segura. La aprobación para operar en dicho aeropuerto no comprende aquella referente a efectuar una aproximación al mencionado aeropuerto.

135.217 IFR: Limitaciones de despegue.

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR desde un aeropuerto donde las condiciones meteorológicas se encuentren en los mínimos de despegue, o por encima de éstos, pero por debajo de los mínimos autorizados para aterrizaje IFR, si no existe un aeropuerto alterno a una distancia no mayor a un tiempo de vuelo de una (1) hora (a velocidad crucero normal con viento en calma) del aeropuerto de salida.

135.219 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto de destino

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR o iniciar una operación IFR si los últimos reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que las condiciones meteorológicas a la hora estimada de arribo en el siguiente aeropuerto de aterrizaje pretendido, no estarán en los mínimos autorizados de aterrizaje IFR, o por encima de éstos.

135.221 IFR: Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede designar un aeropuerto alterno si los últimos reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que las condiciones meteorológicas están bajo los mínimos autorizados de aterrizaje de aeropuerto alterno o lo estarán a la hora estimada de arribo.

135.223 IFR: Requisitos de aeropuerto alterno.

a) A excepción de lo estipulado en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones IFR, si no lleva consigo suficiente combustible considerando los reportes o pronósticos meteorológicos o una combinación de estos para:

1) Culminar el vuelo hasta el primer aeropuerto de aterrizaje pretendido;

2) Volar desde dicho aeropuerto al aeropuerto alterno; y

3) Volar después de ello por 45 minutos a velocidad crucero normal o en el caso de los helicópteros, volar después de ello por espacio de 30 minutos a velocidad crucero normal.

b) El párrafo (2) de esta sección no aplica si existe un procedimiento de aproximación por instrumento estándar para el primer aeropuerto donde se intenta aterrizar y para al menos una hora antes y después de la hora estimada de llegada, los informes meteorológicos apropiados o pronósticos o cualquier combinación de los mismos, indican que:

1) El techo de nubes estará por lo menos a 1,500 pies sobre la aproximación en círculo más bajo MDA; o

2) Si una aproximación en círculo por instrumentos no está autorizada para el aeropuerto, el techo de nubes estará al menos a 1,500 pies sobre la mínima publicada, más baja ó a 2,000 pies por encima de la elevación del aeropuerto, cual sea más alta; y

3) Visibilidad para ese aeropuerto está pronosticado que será por lo menos de tres millas o dos millas más de las mínimas más bajas de visibilidad

aplicable, cual sea la mayor, para el procedimiento de aproximación por instrumentos a ser usado en el aeropuerto de destino.

135.225 IFR: Mínimos de despegue, aproximación y aterrizaje.

a) Ningún piloto puede iniciar un procedimiento de aproximación por instrumento hacia un aeropuerto si:

1) Este no dispone de una instalación de reporte meteorológico operada por una entidad que cuente con la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil;

2) El último reporte meteorológico emitido por dicha instalación indica que las condiciones meteorológicas se encuentran bajo los mínimos autorizados de aterrizaje IFR para dicho aeropuerto.

b) Ningún piloto puede iniciar el tramo de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumento con destino a un aeropuerto, si el reporte de tiempo dado por la instalación mencionada en el párrafo (a)(1) de esta sección, indica que las condiciones meteorológicas se encuentran bajo los mínimos autorizados de aterrizaje IFR para dicho procedimiento.

c) Si un piloto ha iniciado el tramo de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumento con destino a un aeropuerto en virtud a lo señalado en el párrafo (b) de la presente sección, asimismo, si se recibe un reporte meteorológico posterior que indica condiciones por debajo del mínimo luego de que la aeronave se encuentra:

1) En una aproximación final ILS y ha pasado el fijo de aproximación final; o

2) En una aproximación final ASR o PAR y cuando sea transferido al controlador de aproximación final; o

3) En una aproximación final con un procedimiento de VOR, NDB o uno de aproximación similar, asimismo, si la aeronave:

i) Ha pasado la instalación correspondiente o el fijo de aproximación final; o

ii) Donde no se haya especificado un fijo de aproximación final (FAF), ha culminado el procedimiento de viraje y se ha establecido dentro del curso con destino al aeropuerto del curso de aproximación final en una distancia no mayor a la prescrita en el

procedimiento; puede continuar la aproximación y realizar un aterrizaje si el piloto considera, al llegar al MDA o DH autorizados, que las condiciones meteorológicas reales son por lo menos iguales a los mínimos prescritos para el procedimiento.

d) Para todo piloto al mando de una aeronave propulsada por turbinas que no haya volado un mínimo de cien (100) horas como piloto al mando en dicho tipo de aeronave, se incrementan en cien (100) pies y 1/2 milla respectivamente el MDA o DH así como los mínimos de visibilidad para el aterrizaje, pero sin exceder los mínimos de techo y visibilidad de dicho aeropuerto cuando es utilizado como alterno.

e) Todo piloto que realiza un despegue o aproximación y aterrizaje IFR en un aeropuerto militar o ubicado fuera de la República Dominicana, deberá llevar a cabo los procedimientos de aproximación por instrumento, así como respetar los mínimos meteorológicos estipulados por la autoridad competente con jurisdicción sobre el área de dicho aeropuerto. Asimismo, en dicho aeropuerto, ningún piloto puede:

1) Despegar bajo IFR si la visibilidad es menor a una (1) milla; o

2) Efectuar una aproximación instrumental si la visibilidad es menor a 1/2 milla.

f) Si se estipulan mínimos de despegue para el aeropuerto desde el cual se va a realizar el despegue, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR si las condiciones meteorológicas reportadas por la instalación descrita en el párrafo (a) (1) de la presente sección son menores a las prescritas o a las señaladas en las Especificación de Operaciones del titular del Certificado.

g) A excepción de lo prescrito en el párrafo (h) de esta sección, si no se establecen mínimos de despegue para el aeropuerto a operar, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR si las condiciones meteorológicas reportadas por la instalación descrita en el párrafo (a)(1) de la presente sección son menores a las prescritas, o a las señaladas en las Especificaciones de Operaciones del titular del Certificado.

h) Si no existe una restricción debido a otros lineamientos, un piloto puede despegar una aeronave bajo IFR en aeropuertos donde se autoriza procedimientos de aproximación instrumental directa, si las condiciones meteorológicas reportadas por la instalación descrita en el párrafo (a)(1) de la presente sección son iguales a los mínimos más bajos de aterrizaje directo o mejores a estos, y si:

1) La dirección y velocidad del viento al momento del despegue son de tal magnitud que se puede realizar una aproximación por instrumento directa con dirección a la pista que sirvió para la aproximación por instrumento;

2) Se encuentran en operación normal tanto las instalaciones de tierra correspondientes, con respecto a las cuales se determine los mínimos de aterrizaje, como el equipo respectivo de a bordo; y

3) El titular del certificado ha sido aprobado para dichas operaciones.

135.227 Condiciones de formación de hielo: Limitaciones de operación.

a) Ningún piloto puede despegar una aeronave con escarcha, hielo, o nieve adherida a las palas de rotor, hélices, parabrisas, alas, superficies de estabilización y control, o en su defecto adherida a una planta propulsora o a un sistema instrumental de velocidad de la aeronave, altímetro, régimen de ascenso o posición de vuelo, a excepción de las siguientes condiciones:

1) Se pueden realizar despegues con escarcha adherida a las alas, o superficies de estabilización o control, si se ha pulido la escarcha a fin de hacerla uniforme.

2) Se pueden realizar despegues con escarcha adherida debajo del ala en el área de los tanques de combustible si lo autoriza la Autoridad de Aviación Civil.

b) Ningún titular de Certificado puede autorizar a una aeronave a despegar, si las condiciones se presentan de tal manera que resulte lógico esperar que la escarcha, el hielo o la nieve se adhieran a la aeronave. Ningún piloto puede despegar una aeronave en cualquier oportunidad si no ha culminado la totalidad de la instrucción prescrita por 135.341. Asimismo, si no se satisface uno de los siguientes requisitos:

1) Realizar en un plazo no mayor a 5 minutos antes del inicio del despegue, una verificación de contaminación predespegue, que haya sido establecida por el titular del certificado y aprobada por la Autoridad de Aviación Civil para el tipo específico de aeronave. Una verificación de contaminación predespegue constituye un chequeo para cerciorarse de que las alas y las superficies de control están libres de escarcha, hielo o nieve.

2) El titular del Certificado posee un procedimiento alternativo aprobado y bajo el mismo se determina que la aeronave se encuentra libre de escarcha, hielo o nieve.

3) El titular del Certificado posee un programa aprobado de descongelamiento/anti-hielo que satisfaga los requisitos del RAD 121.629 (c), asimismo, que el despegue respete dicho programa.

c) A excepción de una aeronave que posea dispositivos de protección contra hielo que satisfagan el Apéndice A del presente RAD, o aquellos correspondientes a la certificación tipo de aeronave de Categoría Transporte ningún piloto puede volar:

1) Bajo IFR hacia condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas como ligeras o moderadas; o

2) Bajo VFR hacia condiciones de congelamiento ligeras o moderadas

conocidas; si la aeronave carece de equipo operativo descongelante o de anti-hielo que proteja toda pala de rotor, hélice, parabrisas, ala, superficie de estabilización o de control así como todo sistema instrumental de velocidad aérea, altímetro, régimen de ascenso o posición de vuelo.

d) Ningún piloto puede volar un helicóptero bajo IFR hacia condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas o bajo VFR hacia condiciones de congelamiento conocidas, si no cuenta con la Certificación Tipo y si no ha sido equipada apropiadamente para las operaciones en condiciones de congelamiento.

e) A excepción de una aeronave que posea dispositivos de protección contra hielo que satisfagan al Apéndice A de este RAD, o aquellos correspondientes a la Certificación Tipo de aeronave de Categoría Transporte, ningún piloto puede volar una aeronave hacia severas condiciones de congelamiento conocidas o pronosticadas.

f) Si los reportes meteorológicos vigentes y la información suministrada de la que se vale el piloto al mando indican que durante el vuelo no se volverá a encontrar la condición pronosticada de congelamiento (la cual impediría en cualquier otra circunstancia el vuelo), debido a un cambio en las condiciones meteorológicas desde el pronóstico, no se aplica las restricciones de los párrafos (c), (d) y (e) de la presente sección las cuales se basan en las condiciones pronosticadas.

135.229 Requisitos de aeropuertos.

a) Ningún titular de Certificado puede utilizar aeropuertos que no son adecuados para la operación propuesta, considerando elementos tales como dimensión, superficie, obstrucciones o iluminación.

b) Ningún piloto de una aeronave que transporte pasajeros por la noche puede despegar o aterrizar desde un aeropuerto si:

1) No ha determinando la dirección del viento a partir de un indicador iluminado de dirección de viento o a partir de comunicaciones locales en tierra o, en el caso del despegue, a partir de las observaciones personales de dicho piloto; y

2) No se señalan claramente los límites del área que va a ser utilizada para el aterrizaje o despegue:

i) Para aeronaves, mediante luces de marcación de límite o de pista;

ii) Para helicópteros, mediante luces o material reflexivo de marcación de límite o de pista.

c) Para los propósitos del párrafo (b) de esta sección, si el área que va a ser utilizada para el despegue o aterrizaje se encuentra marcada por dispositivos de iluminación, su utilización debe contar con una aprobación otorgada por la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "E" - Requisitos de la tripulación de vuelo.

135.241 Aplicabilidad

A excepción en lo establecido en 135.3, esta sección prescribe los requisitos para tripulantes de vuelo correspondientes a la realización de las operaciones.

135.243 Calificaciones del piloto al mando

a) Ningún titular de Certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando, ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito en las operaciones de transporte de pasajeros:

1) De una aeronave a turbina, con una configuración de diez (10) o más asientos de pasajeros excluyendo todo asiento de tripulante, si dicha persona no posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, la correspondiente a tipo para dicha aeronave.

2) De un helicóptero en una operación de transporte aéreo regular en el territorio de la República Dominicana, si dicha persona no posee una licencia TLA, además de las habilitaciones de tipo correspondientes a la habilitación en instrumentos.

b) A excepción de lo prescrito en el párrafo (a) de la presente sección, ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave bajo VFR ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito, salvo que:

1) Posea al menos una licencia de piloto comercial con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, una habilitación tipo apropiada para dicha aeronave; y

2) Haya registrado un mínimo de quinientas (500) horas de tiempo de vuelo como piloto, incluyendo un mínimo de cien (100) horas de tiempo de vuelo en navegación de las cuales veinticinco (25) horas deben ser de vuelo nocturno; y

3) Para operar una aeronave, posea una habilitación e instrumentos o una licencia de piloto de TLA con una habilitación en categoría de aeronave: o;

c) A excepción de lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección, ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave bajo IFR ni puede emplear a cualquier persona para dicho propósito, a menos que:

1) Posea una licencia de piloto comercial con las habilitaciones referentes a categoría y clase, y en caso de ser necesario, una habilitación tipo apropiada para dicha aeronave; y

2) Haya registrado mil doscientas 1,200 horas de tiempo de vuelo como piloto,

incluyendo un mínimo de quinientas (500) horas de tiempo de vuelo de navegación, cien (100) horas de vuelo nocturno así como setenta y cinco (75) horas de tiempo en instrumento real o simulado, de las cuales cincuenta (50) horas deben ser de vuelo real;

3) Para operar un avión, posea una habilitación en instrumentos o una licencia TLA con habilitación en categoría de aeronave; o

4) Para operar un helicóptero, posea una habilitación en instrumentos de helicópteros no limitada a VFR, o una licencia TLA con habilitación de categoría y clase para dicho avión.

d) El párrafo (b)(3) de esta sección no se aplica si:

1) La aeronave utilizada es propulsada por un (1) motor recíproco;

2) El titular del certificado no realiza operaciones según un itinerario de vuelo publicado, el cual especifica cinco (5) o más viajes de ida y vuelta en una semana entre dos o más puntos, o lugares entre los cuales se lleva a cabo el mencionado viaje, asimismo si no transporta correo aéreo de la República Dominicana estimando una cantidad total que la Autoridad de Aviación Civil determine.

3) De acuerdo a lo establecido en las especificaciones de operación del titular del certificado, es un área aislada en conformidad con lo estipulado por la Autoridad de Aviación Civil si se demuestra que:

i) El modo primario de navegación en el área es mediante referencia visual, ya que las ayudas de aeronavegación de radio son inefectivas; y

ii) El medio primario de transporte en el área es por aire;

4) Se realiza todo vuelo bajo VFR con un techo no menor a un mil (1,000) pies y una visibilidad no menor de tres (3) millas terrestres.

5) Los reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de estos, indican que, para el período que se inicia con la salida planeada y finaliza treinta (30) minutos después al destino planeado, se puede realizar el vuelo bajo condiciones VFR con un techo no menor a un mil (1,000) pies y una visibilidad no menor a tres (3) millas terrestres. Sin embargo, si el piloto al mando no dispone de dichos reportes, puede utilizar información meteorológica basada en sus propias observaciones o en las de otras personas competentes para suministrar informaciones adecuadas en caso de que estas indiquen que se puedan llevar a cabo el mencionado vuelo bajo VFR de acuerdo a los requisitos correspondientes a techo y visibilidad prescritos en el presente párrafo;

6) La Autoridad de Aviación Civil, apruebe las áreas en las que se va a volar y estas aparezcan en las especificaciones de operaciones del titular del certificado.

135.244 Experiencia operativa.

a) Ningún titular de certificado puede utilizar a una persona como piloto al mando de una aeronave en una operación domestica de menor de 20 pasajeros, ni puede emplear a ninguna aeronave para dicho propósito en operaciones de transporte de pasajeros, si antes de ser designada como piloto al mando, esta persona no ha alcanzado en el modelo básico de dicha aeronave y en dicha posición de tripulante, la siguiente experiencia operativa en cada modelo básico de la aeronave a volar:

1) Aeronaves monomotor; 10 horas.

2) Aeronave multimotor de motores recíprocos: 15 horas.

3) Aeronave multimotor de motores de turbina: 20 horas.

4) Aeronave de turbina: 25 horas.

b) Para adquirir la experiencia operativa, toda persona debe satisfacer los siguientes requisitos:

1) Se debe adquirir la experiencia operativa tras culminar satisfactoriamente una adecuada instrucción de tierra y vuelo correspondiente a la aeronave y a la posición de tripulante. Se debe incluir en el programa de instrucción del titular del certificado, dispositivos normativos aprobados para delinear la experiencia operativa.

2) Se debe adquirir la experiencia en vuelo durante operaciones domestica de menos de 20 pasajeros prescritos en virtud a la presente sección. Sin embargo, en caso de una aeronave no utilizada previamente por el titular del certificado en las operaciones correspondientes a lo prescrito por el presente RAD, se puede utilizar la experiencia operativa adquirida en la aeronave durante vuelos de comprobación o ferry con la finalidad de satisfacer el presente requisito.

3) Toda persona debe adquirir la experiencia operativa mientras cumple los deberes de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto con la habilitación para instructor de vuelo.

4) Se pueden reducir las horas de experiencia operativa a no menos de 50 por ciento de las horas prescritas por la siguiente sección sustituyendo un despegue y aterrizaje adicionales por toda hora de vuelo.

135.245 Calificaciones del copiloto

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b), ningún titular de certificado puede utilizar ni emplear a una persona como segundo al mando de una aeronave, si esta no posee al menos una licencia de piloto comercial con las apropiadas habilitaciones de categoría y clase y una habilitación para vuelo por instrumentos. Para el vuelo bajo IFR, dicha persona debe satisfacer los requisitos de experiencia reciente correspondientes el RAD 61.

b) El copiloto de un helicóptero operado bajo VFR, debe poseer al menos una licencia de piloto comercial con las apropiadas habilitaciones de categoría y clase.

135.247 Calificaciones de piloto: Experiencia reciente

a) Ningún titular de certificado puede utilizar ni emplear una persona como piloto al mando de una aeronave, si en un plazo no mayor a los 90 días anteriores, dicha persona no ha:

1) Realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes como único manipulador de los controles de vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase así como del mismo tipo en el cual la mencionada persona va a operar si se requiere una habilitación de tipo; o

2) Para operaciones realizadas durante el período que se inicia una (1) hora después de la puesta del sol y culmina una (1) hora antes de la mencionada puesta (publicada por la Dirección General de Meteorología) tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes durante dicho período como único manipulador de los controles de vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase así como del mismo tipo en el cual la mencionada persona va a operar si se requiere una habilitación tipo. Una persona que satisface los requisitos del párrafo (a)(2) de esta sección no está obligada a cumplir con el párrafo (a)(1) de la sección (b). Para el propósito del párrafo (a) de la presente sección, si la aeronave posee patín de cola, se debe realizar todo despegue así como todo aterrizaje hasta una parada total con dicha aeronave.

135.249 Uso de fármacos y drogas prohibidas.

a) Esto aplica a personas quienes desempeñan una función listada en el Apéndice I del RAD 121 de este Reglamento para un titular de certificado o un explotador. Para el propósito de esta sección, una persona que desempeña tales funciones conforme a un contrato con el titular de certificado o el explotador está calificada para estar desempeñando estas funciones para el titular u explotador.

b) Ningún titular de certificado o explotador puede, conscientemente usar una persona para el desempeño, ni ninguna persona puede desempeñar para un titular o explotador, ni directamente, ni por contrato, ninguna función listada en el Apéndice "I", del RAD 121 de este Reglamento, mientras esa persona este bajo los efectos de una droga prohibida, como está definido en este apéndice, en su sistema sanguíneo (de él o de ella) o cuerpo.

c) Ningún titular de certificado o explotador deberá, con pleno conocimiento usar ninguna persona para el desempeño, ni deberá ninguna persona desempeñar para un titular o explotador, directamente ni por contrato ninguna función de seguridad - sensible si tiene el resultado del examen de prueba de droga positivo, o a rehusado someterse a un examen de prueba de droga requerido por el Apéndice "I", del RAD 121 de este Reglamento y esa persona no reúne los requisitos del Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento para retornar al desempeño de las funciones relacionadas con la seguridad.

d) El párrafo (c) de esta sección no se aplica a una persona que haya recibido una recomendación para ser contratada o para retornar a sus deberes, de una revisión médica oficial,

de acuerdo con el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento, o a una persona que haya recibido un certificado médico especial emitido luego de la evaluación efectuada por un médico aeronáutico sobre dependencia de drogas, de acuerdo al Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento.

135. 251 Pruebas para drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador deberá examinar cada uno de sus empleados que desempeñan una función listada en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento de acuerdo con ese apéndice.

b) Ningún titular de certificado o explotador puede usar ningún contratista para desempeñar una función listada en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento a menos que ese contratista pruebe todo empleado desempeñando tales funciones para un titular o explotador de acuerdo con este apéndice.

135.253 Uso incorrecto de alcohol.

a) Esto se aplica a los empleados quienes desempeñan una función listada en el Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento para un titular de certificado o explotador (empleados cubiertos). Para el propósito de esta sección, una persona que reúna la definición de "empleado cubierto" en el Apéndice "J", está calificada para estar desempeñando tal función para el titular de certificado o el explotador.

b) **Concentración de alcohol.** Ningún empleado cubierto deberá reportarse a servicio o permanecer en servicios requiriendo el desempeño de funciones relacionadas con la seguridad teniendo mientras, una concentración de alcohol de 0.04,o, mayor. Ningún titular o explotador puede, teniendo conocimiento actual de que un empleado tiene una concentración alcohólica del 0.04, o mayor, permitirle a ese empleado desempeñar o continuar desempeñando funciones que requiriera sensibilidad de seguridad.

c) **Consumo de alcohol mientras se esté en las labores.** Ningún empleado cubierto deberá tomar alcohol mientras esté desempeñando funciones de sensibilidad de seguridad. Ningún titular de certificado o explotador teniendo conocimiento actual de que un empleado cubierto está tomando alcohol durante el desempeño de sus funciones de seguridad de sensibilidad, puede permitirle seguir en tales funciones.

d) **Consumo de alcohol antes de las labores.**

1) Ningún empleado cubierto que se desempeñe como tripulante de vuelo podrá trabajar dentro de las ocho (8) horas después de haber ingerido alcohol. Ningún titular o explotador en pleno conocimiento de que un empleado estuvo consumiendo bebidas alcohólicas dentro de las ocho (8) horas antes del desempeño de sus funciones puede permitirle desempeñar tales funciones o continuar desempeñando las funciones especificadas.

2) Ningún empleado cubierto deberá desempeñar otras funciones de sensibilidad de seguridad, además de las especificadas en el párrafo (d)(1) de esta sección, dentro de las cuatro (4) horas después de ingerido bebidas alcohólicas. Ningún

titular o explotador puede, teniendo pleno conocimiento actual de que un empleado ha consumido alcohol dentro de las cuatro (4) horas, permitirle desempeñar o continuar desempeñando funciones de seguridad sensible.

e) **Uso de alcohol después de un accidente**. Ningún empleado cubierto que tenga actual conocimiento de un accidente que involucre una aeronave para la cual (él o ella) desempeña una función de seguridad de sensibilidad, a la hora del accidente, no deberá ingerir bebidas alcohólicas durante las ocho (8) horas siguientes al accidente, a no ser que a él o a ella le haya sido dado un examen de alcohol post - accidente bajo el Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento, o el empleador haya determinado que el desempeño de sus empleados no puede haber ocasionado el accidente.

f) **Renuencia a someterse a la prueba de alcohol requerida.** Ningún empleado cubierto deberá rehusar someterse a una prueba de alcohol hecha al azar, por sospecha razonable, o siguiendo al accidente requerida bajo el Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento. Ningún explotador o titular puede permitirle a un empleado que rehusa someterse a la prueba de alcohol, desempeñar o continuar desempeñando funciones relacionadas con la seguridad.

135.255 Pruebas para alcohol.

a) Todo titular de certificado o explotador debe establecer un programa de prevención de uso indebido de alcohol, de acuerdo con las previsiones del Apéndice "J" del RAD 121 de este Reglamento.

b) Ningún titular de certificado o explotador deberá usar a ninguna persona que tenga la definición de "empleado cubierto", del Apéndice "J" del RAD 121, para desempeñar una función de seguridad sensible listada en este Apéndice, a menos que dicha persona esté sujeta a pruebas para uso indebido de alcohol de acuerdo con las provisiones del Apéndice "J".

Sección "F"- Tripulantes de Vuelo, Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Requisitos de Descanso

135.261 Aplicabilidad

En 135.263 hasta la 135.269 de este RAD se regulan las limitaciones de períodos de servicio y requisitos de descanso para operaciones conducidas bajo esta sección como sigue:

a) 135.263 aplica a todas las operaciones bajo esta sección.

b) 135.265 aplica a:

1) Operaciones programadas de transporte de pasajeros. "operaciones programadas de transporte de pasajeros" significa operaciones de transporte de pasajeros que son conducidos de acuerdo con un programa publicado el cual cubre al menos cinco viajes de ida y vuelta por semana en al menos una ruta entre dos, o más puntos, incluidas fechas u horas (o ambas), y esté abiertamente avisado, o de otro modo, disponible al publico en general, y

2) Cualquier otra operación bajo este RAD, si el explotador elige cumplir con 135.265 y obtiene una enmienda apropiada en las especificaciones de operaciones.

c) 135.267 y 135.269 aplican a cualquier operación de transporte de pasajeros que no esté programada. A menos que el explotador elija cumplir con 135.265 como está autorizado bajo el párrafo (b)(2) de esa sección:

135.263 Limitaciones de Tiempo de Vuelo y requisitos de descanso: Todos los titulares de certificado.

a) Un titular de certificado puede asignar a un tripulante de vuelo y ese tripulante puede aceptar esa asignación para tiempo de vuelo, solamente, cuando los requisitos aplicables en 135.263 hasta 135.269 son reunidos.

b) Ningún titular de certificado puede asignar a ningún tripulante de vuelo a ninguna función durante el período requerido de descanso.

c) El tiempo gastado en transportación, no de carácter local, que el titular de certificado requiere de un tripulante y que ese tripulante utilice para transportarse hasta un aeropuerto en el cual, el esté de servicio en un vuelo como tripulante, o desde un aeropuerto desde el cual el o ella fueron relevados de servicio para retornar a su estación hogar, no es considerado parte de su período de descanso.

d) Un tripulante de vuelo no se considera excedido a los límites de su tiempo de vuelo asignado si los vuelos a los cuales él está asignado normalmente terminan dentro de las limitaciones, pero debido a circunstancias mas allá del control del titular de certificado o del tripulante de vuelo (tales como las condiciones adversas del tiempo), no estén a la hora de partida esperada para alcanzar su destino dentro del planeado tiempo de vuelo.

135.265 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Operaciones programadas.

a) Ningún titular de certificado puede programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante puede aceptar una asignación, para tiempo de vuelo en operaciones programadas, o en otros vuelos comerciales, si el tiempo de vuelo total de ese tripulante en todo los vuelos comerciales excederán:

1) Las un mil doscientas (1,200) horas en cualquier año calendario;

2) Las ciento veinte horas (120) horas en cualquier mes calendario;

3) Las treinta y cuatro (34) horas en cualquiera siete (7) días consecutivos;

4) Las ocho (8) horas durante las veinticuatro (24) horas consecutivas para una tripulación consistente de un piloto;

5) Las ocho (8) horas entre periodos de descanso requeridos para una tripulación consistente de dos (2) pilotos calificados bajo este RAD para la operación que está siendo conducida.

b) Excepto como está estipulado en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular puede programar un tripulante de vuelo, ni ese tripulante debe aceptar asignación alguna para tiempo de vuelo, durante las veinticuatro (24) horas consecutivas precedentes a la terminación programada de cualquier segmento de vuelo sin un periodo de descanso programado durante esas 24 horas de al menos lo siguiente:

1) Nueve (9) horas consecutivas de descanso por menos de ocho (8) horas de vuelo programado;

2) Diez (10) horas consecutivas de descanso por ocho (8) horas y algunos minutos pero menos de (9) horas de tiempo de vuelo programado;

3) Once (11) horas consecutivas de descanso, por nueve (9) horas o más de tiempo de vuelo programado.

c) Un titular de certificado puede programar a un tripulante para menos del descanso requerido en el párrafo (b) de ésta sección, o puede reducir su descanso programado bajo las siguientes condiciones:

1) Un descanso requerido bajo el párrafo (b)(1) de esta sección, puede ser programado o reducido a un mínimo de ocho (8) horas, si al tripulante le es dado un descanso, de al menos once (11) horas, que deben comenzar no más tarde de veinticuatro (24) horas después del comienzo del período de descanso reducido.

2) El descanso requerido en el párrafo (b)(2) de esta sección, puede ser programado o reducido a un mínimo de ocho (8) horas, si al tripulante le es dado un descanso de al menos once (11) horas, que deben comenzar no más tarde de veinticuatro (24) horas, después del comienzo del periodo de descanso reducido.

3) Un descanso requerido bajo el párrafo (b)(3) de esta sección, puede ser programado para o reducido a un mínimo de nueve (9) horas, si a la tripulación se le concede un período de descanso de al menos (12) horas que debe comenzar a mas tardar, veinticuatro (24) horas, después del inicio del período de descanso reducido.

d) Todo titular de certificado debe relevar a los miembros de la tripulación que se encuentran ocupados en el transporte aéreo programado, de toda obligación adicional, por al menos 24 horas consecutivas durante los siete (7) días consecutivos.

135.267 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso para tripulación de uno (1) y dos (2) pilotos- No programados.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

135.269 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso: Tripulaciones no programadas, tres (3) y cuatro (4) pilotos.

Lo tratado en esta sección está reglamentado en la República Dominicana por la ley 380. Se mantiene su titulación a fines de facilitar la futura y oportuna inclusión de nuevas regulaciones cuando sea pertinente.

Sección "G" - Requisitos de Evaluación de los Miembros de la Tripulación

135.291 Aplicabilidad.

A excepción de lo prescrito en 135.3 de la presente sección:

a) Prescribe las evaluaciones y pruebas a las que deben someterse los pilotos y otros tripulantes, los cuales son necesarios para la aprobación de pilotos chequeadores, en las operaciones realizadas, de acuerdo a este RAD;

b) Permite al personal de un centro de instrucción, el cuál satisface los requisitos estipulados en 135.337 y 135.339, impartir instrucción, así como tomar evaluaciones y comprobaciones bajo contrato u otras modalidades a aquellas personas sujetas a los requisitos del presente RAD.

135.293 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamientos de pilotos.

a) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede ejercer como piloto si, desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado una evaluación escrita u oral (tomada por la Autoridad de Aviación Civil) correspondiente al conocimiento de dicho piloto en las siguientes áreas:

1) Las partes aplicables, estipuladas en los RAD 61, 91 y 135 de este Reglamento, así como las especificaciones de operaciones y el manual general de operaciones del titular del certificado;

2) Por cada tipo de aeronave que va a volar el piloto, conocimiento del motor de la aeronave, componentes y sistemas mayores, dispositivos mayores, limitaciones de rendimiento (performance) operacionales, procedimientos operacionales estándares y de emergencia, así como los contenidos del manual de vuelo de la aeronave aprobado, según corresponda;

3) Por cada tipo de aeronave que va a volar el piloto, el método para determinar los requisitos y limitaciones de peso y balance para las operaciones de despegue, aterrizajes y las operaciones en ruta;

4) Navegación y utilización de las ayudas de navegación apropiadas para la operación o la autorización del piloto, incluyendo (si fuera pertinente) instalaciones de aproximación por instrumento y procedimientos;

5) Procedimientos de control de tráfico aéreo, incluyendo procedimientos IFR en caso de ser aplicables;

6) Meteorología en general, incluyendo los principios de sistemas frontales, congelamiento, neblina, tormentas de rayos y vientos cortantes (wind

shear), y en caso de ser apropiado para la operación del titular del certificado, climas a altitudes considerables;

7) Procedimientos para:

i) Reconocer y evitar severas situaciones meteorológicas;

ii) Escapar de severas situaciones meteorológicas en caso de encuentros inadvertidos, incluyendo vientos cortantes de baja altitud a excepción de los pilotos de helicóptero, quienes no necesitan ser evaluados en lo concerniente a escapar de vientos cortantes de baja altitud); y

iii) Operar en tormentas de rayos o cerca a las mismas (incluyendo altitudes de mejor penetración), aire turbulento incluyendo turbulencia en aire claro (CAT), hielo, granizo así como otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, y

8) Nuevo equipo, procedimientos o técnicas, según corresponda.

b) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona debe ejercer como piloto si, desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado un chequeo de competencia tomado por la Autoridad de Aviación Civil en dicha clase de aeronave, si se trata de un monomotor que no sea turborreactor o en dicho tipo de aeronave si se trata de un helicóptero, avión multimotor o turborreactor, con la finalidad de determinar la competencia del piloto en las habilidades y técnicas prácticas en dicha aeronave. La Autoridad de Aviación Civil que conduce el chequeo de competencia, determinará su alcance. El mencionado chequeo puede incluir cualquiera de las maniobras y los procedimientos vigentes, estipulados en la expedición original de la licencia del piloto en particular, la cual es necesaria para las operaciones autorizadas y apropiadas para la categoría de aeronave involucrada, así como clase y tipo de la misma. Para los propósitos del presente párrafo, tipo significa referido a los aviones, cualquiera de un grupo de aeronaves las cuales poseen medios similares de propulsión, el mismo fabricante y ninguna diferencia significativa en el manejo, o en las características de vuelo. Para los propósitos del presente párrafo, tipo en cuanto respeta a un helicóptero, significa una marca y modelo básico.

c) Se puede sustituir el chequeo de competencia instrumental prescrito en la sección RAD 135.297 por el chequeo de competencia prescrito, en la presente sección para el tipo de aeronave utilizado en el chequeo.

d) Para los propósitos del presente RAD, la realización competente de un procedimiento o una maniobra por parte de una persona que va a ser empleada como piloto, requiere que ésta sea la máxima autoridad de la aeronave, con respecto a lo cuál nunca debe quedar en duda el éxito de la maniobra.

e) La Autoridad de Aviación Civil certificará la competencia de todo piloto que pasa la evaluación teórica o el chequeo de vuelo, hecho que debe quedar registrado en los registros (records) de dicho piloto en servicio, a favor del titular del certificado.

f) En caso que la Autoridad de Aviación Civil o piloto chequeador autorizado lo estime necesario, se pueden realizar ciertas partes de chequeo prescrito de competencia, en un simulador de vuelo aprobado.

135.295 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y refrescamiento de tripulantes de cabina.

Ningún titular de certificado debe emplear a un tripulante de cabina y ninguna persona puede servir como tripulante de cabina si, desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, dicho titular no ha determinado mediante adecuada evaluación inicial o recurrente que, con respecto a la asignación de deberes y funciones, la persona maneja los conocimientos pertinentes y es competente en las siguientes áreas:

a) Autoridad del piloto al mando;

b) Manejo de pasajeros, incluyendo procedimientos que se debe seguir respecto a personas beligerantes u otras personas cuya conducta podría poner en riesgo la seguridad del vuelo;

c) Deberes de los tripulantes, así como sus funciones y nivel de responsabilidad durante las operaciones de amarizaje y evacuación de personas quienes pueden necesitar la ayuda de otra persona para desplazarse rápidamente hacia una salida en una emergencia;

d) Antes de iniciarse el vuelo, breve instrucción a los pasajeros sobre el uso adecuado de equipos e instalaciones de emergencia a bordo;

e) Ubicación y operación de extinguidores de incendio portátiles así como otros artículos pertenecientes al equipo de emergencia;

f) Adecuada utilización del equipo y los controles de la cabina de pasajeros;

g) Ubicación y operación del equipo de oxígeno para pasajeros;

h) Ubicación y operación de la totalidad de salidas normales y de emergencia, incluyendo dispositivos de evacuación, sogas de escape; y

i) Distribución de lugares de pasajeros, quienes pueden necesitar la ayuda de otra persona para desplazarse rápidamente hacia una salida en una emergencia descrita de acuerdo a lo señalado en el manual de operaciones del titular del certificado.

135.297 Piloto al mando: Requisitos sobre chequeos de proficiencia en vuelo por instrumentos.

a) Ningún titular de un certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede servir como piloto si, desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha pasado satisfactoriamente un chequeo de proficiencia en vuelo por instrumentos en virtud a la presente sección, el cual debe estar bajo el control de la Autoridad de Aviación Civil.

b) Ningún piloto debe utilizar ningún tipo de procedimiento de aproximación por instrumento de precisión bajo IFR si, desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha demostrado satisfactoriamente dicho tipo de procedimiento de aproximación. Ningún piloto puede utilizar ningún tipo de procedimiento de aproximación de no precisión bajo IFR, si desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste no ha demostrado satisfactoriamente ya sea dicho tipo de procedimiento de aproximación o cualquier otro tipo de procedimiento de aproximación de no-precisión. El procedimiento o los procedimientos de aproximación instrumental, deben estar compuestos al menos por una aproximación directa, una en patrón circular y una frustrada. Se debe realizar todo tipo de procedimiento de aproximación demostrado, de acuerdo a los mínimos publicados para dicho procedimiento.

c) El chequeo de proficiencia en instrumentos prescrito por el párrafo (a) de la presente sección, consistirá en una evaluación oral u escrita sobre el equipo; Así como de un chequeo en vuelo bajo condiciones IFR simuladas o reales. La evaluación sobre el equipo, consistirá en preguntas referentes a procedimientos de emergencia, operación de motores, sistemas de combustible y de lubricación, fijaciones de potencia, velocidades en pérdida, velocidad óptima sin un motor, operaciones de la hélice y del supercargador así como sistemas hidráulico, mecánico y eléctrico. El chequeo en vuelo consistirá en una navegación por instrumentos, recuperación a partir de emergencias simuladas, así como aproximaciones por instrumento estándares que involucren instalaciones de navegación con respecto a las cuales, el mencionado piloto está autorizado a utilizar. Todo piloto que rinde la evaluación de competencia, debe demostrar que su nivel corresponde al estándar prescrito por 135.293 (d).

1) El chequeo de proficiencia en instrumentos debe:

i) Para un piloto al mando de una aeronave, en virtud a lo señalado, por la 135.243 (a), incluir los procedimientos y las maniobras correspondientes a una licencia TLA de acuerdo al tipo específico de aeronave.

ii) Para un piloto al mando de una aeronave o de un helicóptero en virtud a lo señalado por párrafo 135.243 (c) de este Reglamento, incluir los procedimientos y las maniobras correspondientes, a una licencia TLA con una habilitación en instrumentos y, en caso de así requerirlo, las correspondientes a la habilitación tipo.

2) El chequeo de proficiencia en instrumentos debe estar bajo el control de un inspector piloto de la Autoridad de Aviación Civil.

d) Si el piloto al mando está asignado a pilotar un solo tipo de aeronave debe dar el examen de eficiencia en instrumentos, referido en el párrafo (a) de ésta sección para ese tipo de aeronave.

f) Si se asigna al piloto al mando a pilotear tanto aviones monomotores como multimotores, dicho piloto deberá inicialmente tomar el chequeo de proficiencia de instrumentos requeridos en el párrafo (a) en una aeronave multimotor cada subsiguiente chequeo de forma alternada en una aeronave monomotor y una multimotor no debiendo rendir al respecto, más de un chequeo en vuelo durante cada período descrito en el párrafo (a) de la presente sección. En caso que la Autoridad de Aviación Civil considere necesario, se puede rendir ciertas partes de un chequeo prescrito de proficiencia, en un simulador, o en otro dispositivo adecuado de entrenamiento.

g) Si el piloto al mando está autorizado a utilizar un sistema de piloto automático en lugar de un segundo al mando, dicho piloto debe demostrar, durante el chequeo prescrito de proficiencia en instrumentos, que está capacitado (sin un segundo al mando) utilizando o no el piloto automático para:

1) Realizar operaciones por instrumento de manera competente; y

2) Realizar de manera adecuada comunicaciones tierra-aire y acatar las complejas instrucciones provenientes del control de tráfico aéreo.

3) Todo piloto que se somete a la evaluación correspondiente a piloto automático debe demostrar que, mientras lo utiliza, puede operar la aeronave con la misma eficiencia que existiría, si hubiese un segundo al que se encargue de las comunicaciones aire-tierra, así como de las instrucciones provenientes del control de tráfico aéreo. Sólo se debe demostrar el chequeo del piloto automático una vez cada doce (12) meses calendarios, durante el chequeo de proficiencia en instrumentos prescritos por el párrafo (a) de la presente sección.

135.299 Piloto al mando: Chequeo de línea (rutas y aeropuertos).

a) Ningún titular de certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona puede ejercer como piloto si, (desde el inicio del décimo segundo mes calendario anterior a dicho servicio, ese piloto no ha pasado satisfactoriamente en uno de los tipos de aeronave que va a volar un chequeo en vuelo. El mencionado chequeo deberá:

1) Estar bajo el control de un piloto chequeador aprobado para el chequeo o de la Autoridad de Aviación Civil.

2) Estar compuesto al menos de un vuelo sobre un tramo de ruta; y

3) Incluir despegues y aterrizajes en uno o más aeropuertos representativos. además de los requisitos prescritos en el presente párrafo, para un piloto autorizado a realizar operaciones IFR, se debe llevar a cabo un mínimo de un (1) vuelo sobre una aerovía, una ruta aprobada fuera de la aerovía o sobre un segmento de cualquiera de ellas.

b) El piloto que realiza el chequeo deberá determinar si el piloto objeto de la evaluación, cumple satisfactoriamente los deberes y responsabilidades de un piloto al mando de las operaciones prescritas en virtud de este RAD, debiendo certificarlo así en el registro (record) de entrenamiento de dicho piloto.

c) Todo titular de certificado deberá establecer en el manual de operaciones requerido por 135.21 que antes del inicio del vuelo todo piloto, que no haya volado sobre una ruta y hacia un aeropuerto en un plazo no mayor a los noventa (90) días anteriores, se familiarizará con la totalidad de información disponible necesaria para la operación segura de dicho vuelo.

135.301 Tripulantes: Evaluaciones, chequeos; otorgamiento de gracia; instrucción conforme a estándares aceptados.

a) Si un tripulante que debe someterse a una evaluación o chequeo en vuelo en virtud a lo prescrito por el presente RAD, culmina la mencionada evaluación o chequeo en el mes calendario antes de aquél en el cual ésta debió llevarse a cabo, o después del mismo, se considera que ha culminado la evaluación, o chequeo en el mes calendario en el cual ésta debió llevarse a cabo.

b) Si un piloto en proceso de evaluación, en virtud al presente RAD, falla en cualquiera de las maniobras prescritas, éste puede recibir instrucción adicional por parte del evaluador, durante el desarrollo de la evaluación misma. Además de repetir las maniobras insatisfactorias a consideración del evaluador, éste puede solicitar al piloto evaluado, que repita cualquier otra maniobra necesaria para determinar su aptitud. Si dicho piloto es incapaz de demostrar un rendimiento satisfactorio al evaluado, el titular del certificado no podrá emplearlo como tripulante, asimismo, este último no podrá ejercer dichas funciones, en lo que respeta a las operaciones prescritas en el presente RAD, hasta que haya culminado satisfactoriamente el chequeo.

Sección "H" - Entrenamiento

135.321 Aplicabilidad y términos utilizados.

a) A excepción de lo prescrito en 135.3, esta sección prescribe los requisitos correspondientes a:

1) El titular del certificado establecido en virtud del presente RAD, quien contrata los servicios de un centro de instrucción habilitado o mediante otra modalidad hace uso de los mencionados servicios, con la finalidad de realizar funciones relacionadas con la instrucción, evaluación y chequeo de sus tripulantes aéreos.

2) Todo titular de certificado con el objeto de establecer programa aprobado de instrucción, así como mantener el mismo en favor de tripulantes, chequeadores e instructores; y otro personal de operaciones empleado o utilizado por dicho titular de certificado; y

3) Todo titular de certificado con el objeto de calificar los simuladores y dispositivos de instrucción en vuelo, así como aprobar y utilizar los mismos en realización del programa aprobado de instrucción.

b) A los efectos de la interpretación de esta sección, se aplican los siguientes términos y definiciones:

1) **Instrucción inicial:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que no han sido capacitados y no han operado una aeronave de la misma capacidad.

2) **Instrucción de transición:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido calificados y han operado en otra aeronave de la misma clase y capacidad.

3) **Instrucción de promoción:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido calificados y han operado un tipo particular de aeronave como piloto segundo al mando antes de servir como piloto al mando de dicha aeronave.

4) **Instrucción de diferencias:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes que han sido capacitados y han operado un tipo particular de aeronave, si la Autoridad de Aviación Civil, determina que es necesaria la instrucción de diferencias antes de que opere regularmente en una variación particular de dicha aeronave y de la similar capacidad.

5) **Instrucción recurrente:** La instrucción que debe impartirse a los tripulantes a fin de que permanezcan adecuadamente entrenados y con una aptitud vigente para toda función como de tripulante, así como para todo tipo de operación en el cual se va a desempeñar el mencionado tripulante.

6) **Instrucción en vuelo:** Las maniobras, procedimientos o funciones que se deben observar en una aeronave en particular.

7) **Centro de instrucción:** Es una entidad regulada por los requisitos correspondientes al RAD. Al respecto, dicha entidad se encarga de la instrucción, evaluación y chequeo bajo contrato u otra modalidad en favor de los titulares de un certificado de explotación bajo el presente RAD.

8) **Instrucción de recalificación:** La instrucción que debe impartirse a tripulantes previamente entrenados y calificados quienes, sin embargo, han sido descalificados debido a no haber satisfecho dentro del período establecido:

i) Los requisitos referentes a evaluación de refrescamiento de pilotos establecidos en 135.293;

ii) Los requisitos referentes a verificación de proficiencia en instrumentos establecidos en 135.297; ó

iii) Las inspecciones en línea requeridos en 135.299.

135.323 Programa de instrucción: Generalidades.

a) Todo titular de certificado, quien debe poseer un programa de instrucción en virtud a lo prescrito en 135.341:

1) Establecer un programa de instrucción, así como obtener su aprobación inicial y final además de disponer del mismo y garantizar un adecuado entrenamiento de todo tripulante, instructor de vuelo, evaluador y persona asignada a labores de transporte y manejo de mercancías peligrosas, a fin de realizar las funciones que le han sido asignadas.

2) Disponer de adecuadas instalaciones de entrenamiento de tierra y vuelo así como de instructores de tierra debidamente calificados, a fin de impartir la instrucción prescrita en el presente RAD.

3) Para todo tipo de aeronave empleado y, si fuera el caso, para las variaciones particulares dentro del tipo de aeronave, contar con adecuado material de instrucción, así como con evaluaciones, formatos, instrucciones y procedimientos los cuales serán utilizados en la realización del entrenamiento y los chequeos prescritos por esta sección.

4) Disponer de suficientes instructores en vuelo, chequeadores e instructores de simuladores, a fin de llevar a cabo el entrenamiento en vuelo y los chequeos necesarios prescritos por esta sección.

b) Cuando un miembro de la tripulación que es requerido para tomar un entrenamiento actualizado bajo esta sección completa el entrenamiento en el mes calendario antes o después del mes en el cual el entrenamiento es requerido, el miembro de la tripulación es considerado que ha completado en el mes calendario en el cual le fue requerido.

c) Todo instructor, inspector o chequeador, que es responsable por una materia particular

de instrucción en tierra, por un tramo de instrucción en vuelo, por un curso de instrucción, chequeo en vuelo, por un curso de instrucción de chequeo en vuelo, o de proficiencia en virtud a lo señalado por el presente RAD, deberá certificar la aptitud y los conocimientos del tripulante, instructor en vuelo o evaluador correspondientes a la culminación de dicha instrucción o chequeo. La certificación deberá formar parte del registro del tripulante. Si la certificación prescrita por el presente párrafo ha sido realizada en forma de un ingreso en un sistema computarizado de conservación de datos, se debe identificar mediante dicho ingreso al instructor, inspector o evaluador, quienes han llevado a cabo la certificación.

d) Durante una posterior instrucción que no sea recurrente de refrescamiento no es necesario repetir las materias de instrucción que se aplican a más de una aeronave, o posición de tripulante que ha sido cumplida de manera satisfactoria durante una instrucción previa, mientras fue empleada por el titular de certificado para otra aeronave u otra posición de tripulante.

e) En caso de contar con la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil, se pueden utilizar simuladores y otros dispositivos de entrenamiento para el programa de instrucción del titular de certificado.

135.324 Programa de instrucción: Norma especial.

a) En virtud a lo señalado en el presente RAD, solo otro titular de un certificado establecido de acuerdo a lo estipulado por el presente RAD, o un centro de instrucción habilitado, si están aptos para impartir instrucción y someter a evaluaciones, bajo contrato u otra modalidad, a las personas contratadas por un titular de un certificado de explotador sujetas a los requisitos de esta sección.

b) Un titular de certificado puede contratar los servicios de un centro de instrucción o bajo otra modalidad, realizar las coordinaciones pertinentes para contar con los mencionados servicios de dicho centro de instrucción, si:

1) Posee las correspondientes especificaciones de instrucción expedidas en virtud a lo estipulado por él;

2) Cuenta con instalaciones, equipo, instrucción y materiales de cursos los cuales satisfacen los requisitos correspondientes;

3) Cuenta con programas de enseñanza aprobados o segmentos de los mismos para ser utilizados en los cursos de entrenamiento estipulados por el presente RAD;

4) Cuenta con los instructores y chequeadores necesarios, calificados conforme a lo señalado por los requisitos estipulados en 135.337 hasta 135.340, con la finalidad de impartir instrucción así como someter a evaluaciones y chequeos a las personas sujetas a los requisitos de esta sección.

135.325 Programa de instrucción y actualización: Aprobación inicial y final.

a) Con la finalidad de obtener la aprobación inicial y final para un programa de instrucción o una actualización para un programa de instrucción ya aprobado, todo titular de certificado

debe presentar ante la Autoridad de Aviación Civil:

1) Un delineamiento con las características del programa de enseñanza propuesto o actualizado, debiendo incluir dicho delineamiento la información necesaria para efectuar una evaluación preliminar del programa de instrucción o de la actualización propuestos; y

2) Información adicional relevante que pudiese ser solicitada por la Autoridad Aeronáutica de Aplicación.

b) Si el programa de instrucción o la actualización propuestos se ajustan a lo señalado en esta sección, la Autoridad de Aviación Civil concede una aprobación inicial por escrito, tras la cual el titular del certificado puede impartir instrucción conforme a los lineamientos de dicho programa. Luego que la Autoridad de Aviación Civil evalúe la eficiencia del programa en cuestión se le informa al titular del certificado sobre las deficiencias, si las hubiera que deben ser corregidas.

c) La Autoridad Aeronáutica de Aplicación, concede aprobación final al programa de instrucción o a la actualización propuestos si el titular del certificado demuestra que la instrucción, impartida en virtud a la aprobación inicial prescrita en el párrafo (b) de la presente sección garantiza que toda persona aprobada satisfactoriamente tras la instrucción impartida se encuentra apta para desempeñar las funciones asignadas pertinentes.

d) Siempre que la Autoridad de Aviación Civil, considere que resulta necesaria una actualización con la finalidad de mantener la idoneidad en un programa de instrucción, que ha recibido una aprobación final, el titular del certificado, tras recibir una notificación de la Autoridad de Aviación Civil, deberá realizar los cambios que hayan sido considerados en un plazo no mayor de treinta (30) días posteriores a la recepción de dicha notificación por parte del titular del certificado. Este puede enviarle una petición a fin de que la Autoridad de Aviación Civil, reconsidere la mencionada notificación. El envío de la petición para efectos de la reconsideración origina un período en el cual la decisión queda pendiente por parte de la Autoridad de Aviación Civil, sin embargo, si ésta considera que existe una emergencia debido a la cual se requiere una acción inmediata por motivos de seguridad, está autorizada esgrimiendo los motivos pertinentes a prescribir cualquier cambio sin necesidad de existencia del mencionado período.

135.327 Programa de instrucción: Curriculum.

a) Todo titular de un certificado de explotación debe preparar y mantener actualizado un curriculum en el programa de instrucción para todo tipo de aeronave correspondiente a todo tripulante requerido para la misma. El curriculum debe estar compuesto por instrucción en tierra y vuelo prescritos por esta sección.

b) Todo programa de entrenamiento debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Una lista de las principales materias de instrucción en tierra impartidas, incluyendo aquellas de emergencia.

2) Una lista de la totalidad de dispositivos de instrucción disponibles, maquetas,

material sobre sistemas o procedimientos u otras ayudas de instrucción que utilice el titular del certificado.

3) Descripciones detalladas, o cuadros con las maniobras aprobadas, así como los procedimientos y las funciones de la misma índole regulares, irregulares y de emergencia, las cuales serán ejecutadas durante toda fase de instrucción de vuelo o chequeo en vuelo, estipulándose que dichas maniobras, fases procedimientos y funciones serán llevadas a cabo durante las que se realicen en el vuelo en la instrucción o los chequeos.

135.329 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos.

a) Todo titular de certificado debe incluir en su programa de instrucción el siguiente entrenamiento inicial y de transición en tierra, según sea el caso, en favor de los tripulantes de acuerdo a la labor que desempeñan:

1) Instrucción en tierra de adoctrinamiento básico para tripulantes recién contratados incluyendo además directivas sobre al menos:

i) Los deberes y funciones de los tripulantes según sea el caso;

ii) Las consideraciones pertinentes en este reglamento;

iii) Contenido del certificado de explotación del titular de certificado así como de sus especificaciones de operaciones;

iv) Los contenidos aplicables del manual del operaciones aprobado del titular del certificado.

2) Instrucción inicial y de transición en tierra de acuerdo a lo prescrito en 135.345 y 135.349, según corresponda.

3) Instrucción sobre emergencias de acuerdo a lo señalado en 135.331.

b) Todo programa de instrucción debe incluir instrucción inicial y de transición en vuelo de acuerdo a lo señalado en 135.347, según corresponda.

c) Todo programa de instrucción debe incluir instrucción recurrente de refrescamiento en tierra y en vuelo de acuerdo a lo estipulado en 135.351.

d) En el programa de instrucción para tripulantes que han sido calificados y han operado como pilotos segundos al mando de una aeronave de tipo específico. Se puede incluir instrucción de promoción establecida de acuerdo a lo estipulado por 135.345 y 135.347 para dicha aeronave.

e) Además de la instrucción inicial, de transición, de promoción y recurrente de refrescamiento, todo programa de instrucción debe incluir entrenamiento en tierra y vuelo, instrucción y práctica necesaria a fin de garantizar que todo tripulante:

1) Permanece adecuadamente entrenado y con una competencia actualizada para toda aeronave, posición de tripulante y tipo de operación en la cual se va a desempeñar.

2) Está capacitado para los nuevos equipos, instalaciones, procedimientos y técnicas, incluyendo las modificaciones a la aeronave.

135.331 Instrucción sobre emergencias para tripulantes aéreos.

a) Todo programa de instrucción debe proveer entrenamiento de las acciones correspondiente a emergencias como lo establece esta sección para todo tipo, modelo y configuración de aeronave, así como para cada tripulante y clase de operación realizada según sea lo más adecuado.

b) La instrucción sobre emergencias debe incluir lo siguiente:

1) Instrucción correspondiente a asignaciones y procedimientos de emergencia, incluyendo la coordinación entre los tripulantes;

2) Instrucción individual correspondiente a la ubicación del equipo de emergencia así como la función y operación del mismo, incluyendo:

i) Equipo utilizado en amarizaje y evacuación;

ii) Equipos de primeros auxilios y su utilización correspondiente; y

iii) Extinguidores de fuego portátiles, poniendo énfasis en el tipo de extinguidor que se va a utilizar según las diferentes clases de fuegos.

3) Instrucción correspondiente al manejo de situaciones de emergencia, incluyendo:

i) Depresurización rápida;

ii) Fuego en vuelo, o sobre la superficie así como procedimientos de control de humo, en equipo eléctrico y los interruptores de corrientes correspondientes, ubicados en las áreas de cabina;

iii) Amarizaje y evacuación;

iv) Malestares, heridas u otras situaciones anormales que involucran a los pasajeros o a los tripulantes; y

v) Secuestro, interferencia ilícita y otras situaciones irregulares.

4) Para las aeronaves anteriores del titular del certificado, revisión de los accidentes e incidentes que originaron situaciones reales de emergencia.

c) Todo tripulante debe realizar los ejercicios detallados a continuación, utilizando el

equipo y los procedimientos de emergencia adecuados, a menos que la Autoridad de Aviación Civil, considere que con respecto a un ejercicio específico, no sea posible entrenar adecuadamente al tripulante mediante la demostración de:

1) Amarizaje, si fuera aplicable.

2) Evacuación de emergencia.

3) Control de extinción de fuego y de humo.

4) Operación y utilización de salidas de emergencia, incluyendo despliegue y uso de los dispositivos de evacuación, si fuera aplicable.

5) Utilización de oxígeno para tripulantes y pasajeros.

6) Remoción de botes salvavidas de la aeronave, inflado de los botes salvavidas, utilización de las líneas de seguridad, así como abordaje de pasajeros y tripulación a los botes, si fuera aplicable.

7) Colocación e inflado de los chalecos salvavidas, así como la utilización de otros dispositivos individuales de flotamiento, si es aplicable.

d) Los tripulantes que han laborado en operaciones por encima de 25,000 pies deben recibir instrucción correspondiente a lo siguiente:

1) Respiración.

2) Hipoxia.

3) Duración de la conciencia sin oxígeno suplementario en la altitud.

4) Expansión de gases.

5) Formación de burbuja de gas.

6) Fenómenos físicos e incidentes ocasionados por la descompresión.

135.333 Requisitos de instrucción: Manejo y transporte de materiales y mercancías peligrosas.

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (d) de la presente sección, ningún titular de certificado debe emplear a cualquier persona con el propósito de llevar a cabo cualquier deber y función referente al manejo o transporte de materiales peligrosos. Asimismo ninguna persona puede efectuar dichos deberes y funciones si, en un plazo no mayor a los doce (12) meses calendarios anteriores, dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de refrescamiento perteneciente a un programa de instrucción apropiada (concebido y ejecutado por el titular del certificado) que debe incluir instrucción acerca de lo siguiente:

1) La autorización pertinente del embarcador con respecto al manejo y operación

de las mercancías peligrosas, así como el empacado, marcado, etiquetado y documentación de los mismos;

2) El comportamiento y riesgos de las mercancías peligrosas, así como la carga operación y características de manejo de los mismos.

b) Todo titular de certificado deberá mantener un registro (record) de la culminación satisfactoria correspondiente a la instrucción inicial y recurrente de refrescamiento impartida a los tripulantes y personal de tierra quienes cumplen deberes y funciones específicas en el manejo, almacenamiento y transporte de las mercancías peligrosas.

c) Todo titular de certificado que decide no aceptar mercancías peligrosas deberá garantizar que todo tripulante se encuentra adecuadamente entrenado para reconocer los artículos clasificados como mercancías peligrosas.

d) Dada la eventualidad de que un titular de certificado opera en aeropuertos o sale de los mismos, en los cuales no hay disponibilidad de empleados entrenados o de personal contratado, este puede emplear a personas que no satisfagan los requisitos estipulados en los párrafos (a) y (b) de la presente sección con la finalidad de cargar materiales peligrosos así como descargar o manejar los mismos si dichas personas cumplen las labores en cuestión bajo la supervisión de un tripulante calificado, en virtud a lo establecido por los párrafos (a) y (b) de esta sección.

135.335 Aprobación de simuladores de aeronaves y otros dispositivos de instrucción.

a) En caso de aprobarlo la Autoridad de Aviación Civil, se deben incluir en el programa de instrucción del titular del certificado, los cursos de entrenamiento que utilizan simuladores y otros dispositivos de entrenamiento.

b) Todo simulador y cualquier otro dispositivo de entrenamiento, que sea utilizado en un curso de instrucción o en chequeos prescritos en esta sección, deben satisfacer los siguientes requisitos:

1) Debe estar aprobado por la Autoridad de Aviación Civil de manera específica para:

i) El titular de certificado; y

ii) La maniobra particular así como el procedimiento o función de tripulante en la aeronave requerida.

2) Debe conservar las características de rendimiento (performance) y funcionales necesarias.

3) Adicionalmente, para simuladores de vuelo debe estar:

i) Aprobado para la aeronave de tipo y, en caso de ser aplicable, la variación particular dentro del tipo, en el cual se efectúa la instrucción o el chequeo; y

ii) Con posibilidades para ser modificado a fin de estar conforme a cualquier alteración de la aeronave objeto de la simulación, las cuales varían las características de rendimiento (performance) funcionales de la misma.

c) Se puede utilizar un simulador u otro dispositivo de instrucción por parte de más de un titular de certificado.

d) Con el propósito de conceder aprobación inicial y final a los programas de instrucción o sus respectivas actualizaciones, la Autoridad de Aviación Civil evalúa los dispositivos de entrenamiento, así como sus métodos y procedimientos, los cuales aparecen en el programa de enseñanza del titular del certificado señalado en la 135.327.

135.337 Chequeadores en aeronave y chequeadores en simulador: Calificaciones.

a) Para los propósitos de la presente sección y de 135.339:

1) Un chequeador en aeronave es una persona calificada para realizar chequeos en vuelo en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para una aeronave tipo particular;

2) Un chequeador en simulador es una persona calificada para realizar chequeos en vuelo, pero solo en un simulador, en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, o en ambos, para un tipo de aeronave particular;

3) Los chequeadores en aeronaves y los de simuladores son aquellos que realizan las funciones descritas en 135.321 (a) y 135.323 (a)(4) y (c).

b) Ningún titular de certificado debe utilizar a una persona como chequeador en aeronave, ni debe emplear a cualquier persona para dicho propósito en un programa de instrucción aprobado, en esta sección, si con respecto al tipo de aeronave involucrado, dicha persona no:

1) Posee las licencias y habilitaciones necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente de refrescamiento o las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.339;

5) Posee al menos un certificado médico de Clase III;

6) Ha satisfecho los requisitos correspondientes a experiencia reciente,

señalados en 135.247; y

7) Ha recibido aprobación por parte de la Autoridad de Aviación Civil, a efectos de las funciones de chequeador correspondientes.

c) Ningún titular de certificado debe emplear a una persona como chequeador en simulador, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa de instrucción aprobado en virtud de la presente sección, con respecto al tipo de aeronave involucrado, si dicha persona no satisface los requisitos estipulados en el párrafo (b) de la presente sección; o no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante, a excepción del certificado médico, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente de refrescamiento las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficiencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.339;

5) Ha recibido aprobación por parte de la Autoridad de Aviación Civil a efectos de las funciones de chequeador correspondientes.

d) Se deberá anotar en el registro (record) personal de instrucción el cual lo conserva el titular del certificado la culminación y posterior satisfacción de los requisitos correspondientes a los párrafos (b)(2), (3) y (4) ó (c)(3) y (4) de esta sección, según corresponda.

e) Los chequeadores que no cuenten con un certificado médico apropiado, pueden desempeñarse como chequeadores en simulador pero no pueden actuar como miembros de la tripulación para las operaciones correspondientes al presente RAD.

f) Un chequeador en simulador debe realizar lo siguiente:

1) En un plazo no mayor a los doce (12) meses anteriores a la realización de cualquier función como chequeador en un simulador, volar un mínimo de dos tramos de vuelo como tripulante necesario para el tipo de la aeronave involucrada, así como para la clase o categoría de la misma; o

2) En un plazo no mayor del período prescrito por el programa de observación en línea y el cual debe anteceder a la realización de cualquier función como chequeador o simulador y culminar satisfactoriamente los requisitos de dicho programa.

g) Se considera que los tramos de vuelo o el programa de observación en línea estipulados en el párrafo (f) de la presente sección, han sido agotados satisfactoriamente en el mes requerido, si estos llegaron a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vencen, o tras el mismo.

135.338 Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores: Calificaciones.

a) Para los propósitos de la presente sección prescrita en 135.340:

1) Un instructor de vuelo en aeronave es una persona calificada para impartir instrucción en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para un tipo en aeronave particular, así como para una clase o categoría de la misma;

2) Un instructor de vuelo en simulador es una persona calificada para impartir instrucción en un simulador, en un dispositivo de entrenamiento de vuelo o en ambos, para un tipo de aeronave particular así como para una clase o categoría de la misma;

3) Los instructores de vuelo en aeronaves y los de simulador son aquellos que realizan las funciones descritas en 135.321 (a) y 135.323 (a)(4) y (c).

b) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como instructor de vuelo en aeronave. Asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa e instrucción establecido en esta sección si, con respecto al tipo, clase o categoría de aeronave involucrada, dicha persona; no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante de vuelo las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente o las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficiencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.340;

5) Posee al menos un certificado médico de Clase III;

6) Ha satisfecho los requisitos correspondientes a experiencia reciente, señalados en 135.247; y

c) Ningún titular de certificado debe emplear a una persona como instructor en simulador asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en un programa de

instrucción establecido en virtud de esta sección si con respecto al tipo de aeronave involucrada, dicha persona no satisface los requisitos estipulados en el párrafo (b) de la presente sección, o no:

1) Posee las licencias y habilitaciones de tripulante, a excepción del certificado médico, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD; exceptuándose que dicha persona no necesita poseer una habilitación tipo correspondiente al tipo de la aeronave involucrada, así como a la clase o categoría de la misma;

2) Ha culminado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes a la aeronave incluyendo instrucción recurrente, las cuales son necesarias para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

3) Ha culminado satisfactoriamente los chequeos de proficiencia necesarios para servir como piloto al mando en las operaciones descritas por el presente RAD;

4) Ha culminado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes a 135.340.

d) Se deberá anotar en el registro (record) personal de instrucción el cual lo conserva el titular del certificado, la culminación posterior satisfacción de los requisitos correspondientes a los párrafos (b)(2), (3) y (4) ó (c)(2)(3) y (4) de la presente sección, según corresponda.

(e) Un tripulante que no cuente con un certificado médico apropiado puede desempeñarse como instructor de vuelo en una aeronave si se desempeña como un tripulante no requerido, pero no puede actuar como miembro de la tripulación de vuelo en las operaciones correspondientes a esta sección.

(f) Un instructor de vuelo en simulador debe realizar lo siguiente:

1) En un plazo no mayor a los doce (12) meses anteriores a la realización de cualquier función como instructor de vuelo en un simulador, volar un mínimo de dos (2) tramos de vuelo como tripulante necesario para el tipo de la aeronave involucrada así como para la clase o categoría de la misma; o

2) En un plazo no mayor al período prescrito por el programa de observación en línea y el cual debe anteceder a la realización de cualquier función como chequeador en un simulador, culminar satisfactoriamente los requisitos de dicho programa.

g) Se considera que los tramos de vuelo o el programa de observación en línea estipulados en el párrafo (f) de la presente sección, han sido agotados satisfactoriamente en el mes requerido, si estos llegaron a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vencen o tras el mismo.

135.339 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Chequeadores en aeronaves y chequeadores en simuladores.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como chequeador, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito si:

1) Dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de transición correspondiente a chequeador; y

2) En un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses anteriores, dicha persona no realiza de manera satisfactoria un chequeo de proficiencia bajo la observación de un inspector de la Autoridad de Aviación Civil. Se puede realizar el chequeo de observación en forma parcial o total en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de instrucción en vuelo.

b) Se considera que el chequeo de observación señalado en el párrafo (a)(2) de la presente sección ha sido cumplido satisfactoriamente en el mes prescrito, si éste llegó a su culminación en el mes calendario anterior al mes en el que se vence, o tras el mismo.

c) La instrucción inicial en tierra correspondiente a los chequeadores debe estar compuesta de lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del chequeador.

2) Las políticas y procedimientos correspondientes al titular del certificado.

3) Los métodos, procedimientos y técnicas correspondientes a la conducción de chequeos prescritos.

4) Evaluación apropiada del rendimiento (performance) del piloto incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado o insuficiente; y

ii) Características personales que podrían afectar la seguridad de manera adversa.

5) La acción correctiva en el caso de chequeos insatisfactorios.

6) Los métodos apropiados así como los procedimientos y limitaciones de la misma índole, con la finalidad de realizar los procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia de la aeronave.

d) La instrucción de transición en tierra correspondiente a los chequeadores debe estar compuesta por los procedimientos prescritos regulares, irregulares y de emergencia correspondientes a la aeronave en la cual el chequeador se encuentra en transición.

e) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para pilotos o chequeadores (aeronave) debe incluir lo siguiente:

1) Las medidas de seguridad correspondientes a las situaciones de emergencia que se suelen presentar durante un chequeo;

2) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inadecuadas, tomadas a destiempo o no ejecutadas durante un chequeo.

3) Entrenamiento y práctica para la conducción de chequeos en vuelos desde las posiciones de piloto y copiloto en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia en la realización de chequeos de piloto en vuelo prescritos por el presente RAD; y

4) Las medidas de seguridad que se deben llevar a cabo desde las posiciones ya sea de piloto y copiloto, en lo concerniente a situaciones de emergencia que suelen presentarse durante el chequeo.

f) Se puede acatar los requisitos del párrafo (e) de la parte en vuelo, en forma parcial o total en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento, según corresponda.

g) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a chequeador en simulador debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Entrenamiento y práctica para la realización de chequeos en vuelo en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos por el presente RAD. Dicho entrenamiento debe ser realizado en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo.

2) El entrenamiento en la operación de simuladores, dispositivos de entrenamiento, o ambos, con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos en el presente RAD.

135.340 Instrucción y chequeo inicial y de transición: Instructores de vuelo en aeronaves e instructores de vuelo en simuladores.

a) Ningún titular de certificado de explotación debe emplear a una persona como instructor de vuelo, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito si:

1) Dicha persona no ha culminado satisfactoriamente la instrucción inicial o de transición correspondiente a instructor de vuelo; y

2) En un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses anteriores, dicha persona no imparte de manera satisfactoria instrucción bajo la observación de un inspector de la Autoridad de Aviación Civil. Se puede realizar el chequeo de observación en forma parcial o total en una aeronave, en un simulador o en un dispositivo de instrucción en vuelo.

b) Se considera que el chequeo de observación señalado en el párrafo (a)(2) de la presente sección, ha sido agotado satisfactoriamente en el mes prescrito si este llegó a su culminación en

el mes en el que se vence o tras el mismo.

c) La instrucción inicial en tierra correspondiente a los instructores en tierra debe estar compuesta de lo siguiente:

1) Deberes, funciones y responsabilidades del instructor de vuelo;

2) Las políticas y procedimientos correspondientes al titular del certificado;

3) Los métodos, procedimientos y técnicas correspondientes a la conducción de chequeos prescritos;

4) Evaluación apropiada de rendimiento del estudiante incluyendo la detección de:

i) Entrenamiento inapropiado o insuficiente; y

ii) Características personales que podrían afectar la seguridad del vuelo de manera adversa.

5) La acción correctiva en el caso de chequeos insatisfactorios;

6) Los métodos apropiados así como los procedimientos y limitaciones de la misma índole, con la finalidad de realizar los procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia de la aeronave;

7) Los titulares de una habilitación de instructor en vuelo; deben tener sólidos conocimientos sobre:

i) Los principios fundamentales del proceso de enseñanza-aprendizaje;

ii) Los métodos y procedimientos de enseñanza;

iii) La relación instructor - alumno.

d) La instrucción de transición en tierra para los instructores de vuelo debe estar compuesta por los métodos, procedimientos y limitaciones prescritos regulares, irregulares y de emergencia correspondientes al tipo, clase y categoría de la aeronave en la cual el instructor en vuelo se encuentra en transición.

e) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a instructores de vuelo en aeronaves debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Las medidas correspondientes a las situaciones de emergencia que se suelen presentar durante la instrucción;

2) Los resultados potenciales de medidas de seguridad inadecuadas o tomadas a destiempo durante la instrucción;

3) Entrenamiento y práctica desde las posiciones de piloto y copiloto en lo

concerniente a maniobras requeridas regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia en la realización de instrucción en vuelo prescrita por este RAD; y

4) Las medidas de seguridad que se deben llevar a cabo desde las posiciones ya sean de piloto o copiloto en lo concerniente a situaciones de emergencia que suelen presentarse durante el chequeo.

f) Se puede acatar los requisitos del párrafo (e) de la presente sección en vuelo o en forma parcial o total en vuelo, en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento, según corresponda.

g) El entrenamiento inicial y de transición en vuelo correspondiente a instructor de vuelo en simulador debe estar compuesto por lo siguiente:

1) Entrenamiento y práctica en lo concerniente a procedimientos requeridos regulares, irregulares y de emergencia con la finalidad de garantizar competencia para la conducción de instrucción en vuelo prescrita por este RAD. Dichas maniobras y procedimientos deben ser realizadas en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo en forma parcial o total;

2) El entrenamiento en la operación de simuladores, dispositivos de entrenamiento, o ambos, con la finalidad de garantizar competencia para realizar los chequeos en vuelo prescritos en este RAD.

135.341 Programas de instrucción para pilotos y tripulantes de cabina.

a) Todo titular de un certificado de explotación que utiliza más de un piloto en su operación, deberá establecer y mantener un programa de instrucción aprobado para piloto, asimismo, todo titular de certificado que utilice un tripulante de cabina deberá establecer y mantener un programa aprobado de instrucción para tripulante de cabina. En lo concerniente a los mencionados programas de instrucción, éstos deben ser apropiados con respecto a las operaciones a las que van a ser asignados todo piloto y tripulante de cabina, asimismo, dichos programas deben garantizar que los tripulantes se encuentren adecuadamente entrenados a fin de satisfacer los correspondientes requisitos de evaluación teórica y práctica establecidos en 135.293 hasta la 135.301. Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil, puede autorizar una variación con respecto a la presente sección si, debido a la limitación existente en la envergadura y el alcance de la operación, considera que la seguridad permite la mencionada variación con respecto a dichos requisitos.

b) Todo titular de certificado que debe mantener un programa de instrucción en virtud a lo señalado por el párrafo (a) de la presente sección deberá incluir en dicho programa los certificados de instrucción en tierra y en vuelo correspondientes a:

1) Instrucción inicial;

2) Instrucción de transición;

3) Instrucción de promoción;

4) Instrucción de diferencias; y

5) Instrucción recurrente.

c) Todo titular de un certificado de explotación que debe mantener un programa de instrucción, en virtud a lo señalado por el párrafo (a) de la presente sección, deberá garantizar materiales actualizados y adecuados de estudio para ser utilizado por todo piloto y tripulante de cabina requeridos.

d) El titular del certificado deberá suministrar copias del programa de instrucción de pilotos y tripulantes de cabina a un representante autorizado de la autoridad, aprobados de pilotos y tripulantes de cabina, a un representante autorizado de la Autoridad de Aviación Civil, así como la totalidad de cambios y adiciones al mismo. Si el titular de certificado utiliza instalaciones de entrenamiento pertenecientes a otras personas, también se debe suministrar una copia de dichos programas de instrucción o de las partes pertinentes utilizadas por dichas instalaciones.

135.343 Requisitos de instrucción inicial y recurrente destinada a tripulantes.

Ningún titular de un certificado de explotación debe emplear a una persona como tripulante, asimismo, ninguna persona puede desempeñarse para dicho propósito en las operaciones prescritas, en virtud al presente RAD, si al inicio de doce (12) mes calendario anterior a dicho desempeño, ésta no ha culminado la correspondiente fase de instrucción inicial de recurrente o de refrescamiento perteneciente al programa de instrucción, adecuado de acuerdo al tipo de operación en el cual se va a desempeñar el mencionado tripulante. Esto no aplica a un titular de certificado que sólo usa un piloto en sus operaciones.

135.345 Instrucción inicial de transición y recurrente (de refrescamiento) en tierra: Pilotos.

Los entrenamientos terrestres inicial, de transición y de ascenso para pilotos, deben incluir instrucciones en por lo menos lo siguiente, en aplicación a sus tareas:

a) Materias generales:

1) Los procedimientos de localización de los vuelos por el titular del certificado;

2) Métodos y principios para determinar las limitaciones de peso y balance y las limitaciones de pista para el despegue o aterrizaje;

3) Meteorología suficiente para asegurar un conocimiento práctico de los fenómenos climáticos, incluyendo los principios de mal tiempo, frontales, congelamiento, niebla, tormentas, cortante de viento (wind shear), y si es apropiado, situaciones climáticas de mayor altitud;

4) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología;

5) Navegación y el uso de auxilio navegacional, incluyendo instrumentos de procedimientos de apróximación;

6) Procedimientos de comunicación normal y de emergencia;

7) Señalización visual antes y durante el descenso bajo DH o MDA; y

8) Otras instrucciones necesarias para asegurar la competencia de piloto.

b) Para cada aeronave tipo:

1) Una descripción general;

2) Características de funcionamiento;

3) Motores y hélice;

4) Componentes mayores;

5) Sistemas de aeronaves mayores (Ejemplo: Controles de vuelo, eléctrico e hidráulico), otros sistema como es apropiado, procedimientos de emergencia normales, anormales y de emergencia, procedimientos apropiados y limitaciones;

6) Conocimiento y procedimientos para:

i) Reconocer y evadir situaciones climáticas severas;

ii) Salir de situaciones climáticas severas, en caso de encuentros inadvertidos, incluyendo bajas altitudes de cortante de viento, excepto esos pilotos de helicópteros que son requeridos para ser entrenados para escapes de bajas altitudes de cortantes de viento;

iii) Operar dentro o cerca de tormentas (incluyendo altitudes de mejor penetración), aire turbulento (Incluyendo turbulencias en aire claro), congelamiento, granizo, y otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas; y

iv) Operar aeronaves durante condiciones de congelamiento en tierra, (Ejemplo: Cualquier condición climática como son escarcha, hielo, o nieve puede esperarse razonablemente que se adhieran a la aeronave), si el poseedor del certificado de explotación espera ser autorizado para despegues en condiciones de congelamiento de tierra, incluyendo:

A) El uso de tiempos aplazados cuando se usa fluidos anticongelantes;

B) Procedimientos de anticongelamiento del avión, incluyendo procedimientos de chequeo e inspección y responsabilidades;

C) Comunicaciones;

D) Contaminación de la superficie del avión (Ejemplo: Adherencia de escarcha, hielo, o nieve e identificación del área critica, y conocimiento de como afecta adversamente la contaminación al funcionamiento de la aeronave y las características de vuelo;

E) Características y tipos de los fluidos anticongelante, si son usados por el poseedor del certificado de explotación;

F) Procedimientos de inspección de un prevuelo con clima frío;

G) Técnicas para reconocer la contaminación en la aeronave;

7) Limitaciones de operaciones;

8) Consumo de combustible y control de crucero;

9) Planeamiento de vuelo;

10) Cada procedimiento normal y de emergencia; y

11) El manual de vuelo de la aeronave (AFM) aprobado, o equivalente.

135.347 Instrucción inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo: Pilotos.

a) La instrucción para pilotos inicial, de transición, de promoción y de diferencias en vuelo debe estar compuesta por vuelos y practicas de cada una de las maniobras y procedimientos establecidos en virtud al curriculum del programa de instrucción.

b) Se debe efectuar en vuelo las maniobras y los procedimientos prescritos por el párrafo (a) de la presente sección, a excepción de ciertas maniobras y procedimientos que, a criterio de la Autoridad de Aviación Civil, pueden ser realizados en un simulador o en un dispositivo adecuado de instrucción.

c) Si el programa aprobado de instrucción perteneciente al titular del certificado requiere a criterio de la Autoridad de Aviación Civil un curso de entrenamiento que emplea un simulador u otro dispositivo pertinente, dicho piloto debe culminar satisfactoriamente:

1) El entrenamiento y la práctica en el simulador o en el dispositivo adecuado correspondiente, de por lo menos las maniobras y los procedimientos señalados en el presente RAD y que puedan ser realizadas en el mencionado simulador o dispositivo de entrenamiento; y

2) Una verificación (chequeo), en el simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento y en la aeronave, hasta el nivel de eficiencia necesario para un capitán piloto al mando (PIC) o un piloto segundo al mando (SIC), según sea pertinente, que incluya las maniobras y los procedimientos capaces de ser realizados en un simulador o dispositivo de entrenamiento.

135.349 Instrucción inicial y de transición en tierra: Tripulantes de cabina.

La instrucción inicial y de transición en tierra para tripulantes de cabina, debe incluir instrucción referente al menos, de lo siguiente:

a) Materias generales:

1) La autoridad del piloto al mando (capitán o comandante); y

2) Manejo de pasajeros, incluyendo los procedimientos que debe seguirse en el manejo de personas beligerantes, u otras personas cuya conducta podría poner en riesgo la seguridad del vuelo.

b) Para cada tipo de aeronave:

1) Una descripción general de la aeronave enfatizando en las características físicas de un vuelo, en lo que respeta tanto a los procedimientos de amarizaje y evacuación de emergencia, como a los de otros deberes pertinentes;

2) La utilización ya sea del sistema de comunicación con los pasajeros o de otro dispositivo similar con otros tripulantes, incluyendo procedimientos de emergencia en el caso de un intento de secuestro u otras situaciones inusuales; y

3) La utilización apropiada del equipo de cocina eléctrica de a bordo (galley) y de los controles para la calefacción y ventilación de la cabina.

135.351 Instrucción recurrente de refrescamiento.

a) Todo titular de certificado de explotación debe garantizar que todo tripulante recibirá la instrucción recurrente de refrescamiento, asimismo, que se encuentra adecuadamente entrenado y con una aptitud vigente con respecto al tipo de aeronave y la posición de tripulante correspondientes.

b) La instrucción recurrente de refrescamiento en tierra para tripulantes de vuelo debe incluir al menos lo siguiente:

1) Un examen u otro tipo de revisión para determinar el conocimiento del tripulante en cuanto a la aeronave y su posición correspondiente.

2) La instrucción necesaria en lo que respeta a las materias apropiadas que se requiere para la instrucción inicial en tierra en virtud de la presente sección, incluyendo entrenamiento referente a vientos cortantes de baja altitud (wind shear) y el correspondiente a operaciones durante condiciones de hielo sobre el terreno de acuerdo a lo establecido en 135.341 y a lo descrito en la 135.345 así como el de emergencia.

c) La instrucción recurrente de refrescamiento en vuelo, para pilotos debe incluir al menos el entrenamiento en vuelo correspondiente a las maniobras o los procedimientos de acuerdo a lo prescrito en este reglamento, constituyendo una excepción la culminación satisfactoria del

chequeo estipulado en 135.293, en un plazo no mayor a los doce (12) meses calendarios anteriores.

135.353 Drogas prohibidas.

a) Todo titular de certificado o explotador deberá proveer a cada empleado desempeñando una función de las listadas en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento, y a su supervisor con el entrenamiento especificado en dicho Apéndice.

b) Ningún titular de certificado u operador puede usar ningún contratista para desempeñar una función especificada en el Apéndice "I" del RAD 121 de este Reglamento, a menos que ese contratista provea a cada uno de sus empleados desempeñando esas funciones para el titular o el operador, y a su supervisor con el entrenamiento especificado en este Apéndice.

Sección "I" - Performance del Avión. Limitaciones de operación

135.361 Aplicabilidad.

a) Esta sección prescribe las limitaciones operacionales correspondientes al rendimiento performance del avión, las cuales se aplican a la operación de las categorías de aviones que aparecen en la sección 135.363 si son operadas de acuerdo a este RAD.

b) Para los propósitos del RAD, "longitud efectiva de la pista", en cuanto al aterrizaje, significa la distancia desde el punto en el cual el plano de clareo de obstrucción asociado con el extremo de aproximación de la pista intercepta la línea central de la mencionada pista hasta el ultimo extremo de la misma.

c) Para el propósito de esta sección, "plano de superación de obstrucción" significa un plano inclinado hacia arriba desde la pista a una inclinación de 1:20 con relación al horizontal, asimismo, tangente a la totalidad de obstrucciones y despejando las mismas dentro de un área específica alrededor de la pista de acuerdo a lo mostrado en una visión de perfil de dicha área. En la visión del plano, la línea central del área especifica coincide con la correspondiente a la pista, la cual se inicia en el punto donde el plano de superación de obstrucción intercepta la línea central de la pista y prosigue hasta un punto minino de 1,500 pies desde el inicial. Luego de ello, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre el terreno para la pista (en el caso de despegues) o con la contrapartè de aproximación instrumental (para aterrizajes), o si no se ha establecido la trayectoria correspondiente, procede a coincidir con virajes de un radio mínimo de 4,000 pies hasta alcanzar un punto luego del cual el plano de superación de obstrucción despeja la totalidad de obstrucciones. Dicha área se extiende en forma lateral 200 pies hacia cada lado de la línea central en el punto donde el plano de clareo de obstrucción intercepta la pista y continua en dicha amplitud hasta el extremo de la misma; luego, se incrementa de manera uniforme hasta 500 pies hacia cada lado de la línea central a un punto a 1,500 pies desde la intersección del plano de superación de obstrucción con la pista; posteriormente, se extiende de manera lateral 500 pies hacia cada lado de la línea central.

135.363 Generalidades.

a) Todo titular de certificado que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos deberá acatar lo prescrito en las secciones 135.365 hasta la 135.377.

b) Todo titular de certificado que opera un avión grande de categoría transporte impulsado por motores de turbina deberá cumplir con lo prescrito en las secciones 135.379 hasta 135.387, constituyendo una excepción, mediante la cual es posible ceñirse a las secciones 135.365 hasta 135.377, el caso en el cual se opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores turbohélice certificada con posterioridad al 29 de agosto de 1959, pero con anterior certificación de tipo que establece la misma cantidad de motores recíprocos.

c) Todo titular de certificado que opera un avión grande que no sea de categoría de transporte deberá acatar lo prescrito en las secciones 135.389 hasta la 135.395, asimismo, cualquier determinación con respecto al acatamiento se debe basar solo en datos aprobados de

performance. Para el propósito de esta sección, un avión grande que no sea de categoría de transporte es una avión con certificación de tipo previa al 1ro de julio de 1942.

d) Todo titular de certificado que opera un avión pequeño de categoría de transporte deberá ceñirse a lo prescrito en la sección 135.397.

e) Todo titular de certificado que opera un avión pequeño que no sea de categoría de transporte deberá ceñirse a lo prescrito en la sección 135.399.

f) Los datos de performance establecidos en el manual de vuelo del avión son útiles para determinar el cumplimiento de las secciones 135.365 hasta 135.387. Cuando las condiciones difieren de aquellas en las que se fundamentan los datos de performance, se determine el cumplimiento interpolando los efectos del cambio o calculando los mismos en las variables especificas, si los resultados de la interpolación o el calculo son tan substantivamente precisos como los resultados de las evaluaciones directas.

g) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, con un peso mayor al permisible para la pista que se esta utilizando (determinado de acuerdo a las limitaciones normativas operacionales de categoría de transporte de esta sección) tras tomar en cuenta los factores de corrección operacional térmica estipulados en el correspondiente manual de vuelo del avión.

h) La Autoridad de Aviación Civil debe autorizar en las especificaciones de operaciones procedimientos alternos para dar cumplimiento a esta sección en caso de existir circunstancias especiales que reclamen una observancia literal a un requisito innecesario para la seguridad.

i) El ancho de 10 millas estipulado en la sección 135.369, puede ser reducido a cinco (5) millas sin exceder más de veinte (20) millas a operar bajo VFR o en un área en la cual las instalaciones de navegación proveen identificación confiable y exacta acerca de terreno elevado y obstrucciones ubicadas fuera de las cinco (5) millas, pero dentro de las diez (10) millas hacia cada lado de la trayectoria presumiblemente posible.

j) Todo titular de certificado que opera un avión de categoría de transporte de enlace, deberá acatar lo establecido en la sección 135.398.

135.365 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de peso.

a) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos desde un aeropuerto ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximos de despegue para dicho avión.

b) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, hacia un aeropuerto de presumible destino ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximos de aterrizaje para dicho avión.

c) Ninguna persona debe especificar o haber especificado un aeropuerto alterno ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determine pesos máximo de despegue, para un avión grande de categoría transporte impulsado por motores recíprocos.

d) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos con un peso mayor al máximo autorizado de despegue para la elevación del aeropuerto.

e) Ninguna persona debe despegar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, si su peso al arribo al aeropuerto de destino será mayor al máximo autorizado de aterrizaje para la elevación de dicho aeropuerto, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite en ruta.

135.367 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión si resultase imposible:

1) De acuerdo a lo señalado por los datos de distancia de aceleración detención, detener el avión con seguridad en la pista en cualquier oportunidad durante el despegue, hasta alcanzar velocidad crítica de falla de motor;

2) Si el motor crítico falla en cualquier oportunidad tras alcanzar el avión velocidad crítica de falla de motor V_1, continuar el despegue y alcanzar una altura de 50 pies, de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue, antes de pasar por el extremo de la pista;

3) Evitar la totalidad de obstáculos ya sea a un mínimo de 50 pies en forma vertical de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue o a 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto y a 300 pies en forma horizontal fuera de los mismos de acuerdo a lo indicado por los datos de trayectoria de despegue; asimismo, tras dicho evento, sin banquear a más de 15°.

b) Para aplicar la presente sección, se deben realizar las correcciones para cualquier variación de pista. Para contar con el efecto del viento, se puede corregir los datos de despegue, hechos en base al viento en calma, tomando en cuenta no más de 50 por ciento de cualquier componente reportado de viento de nariz, asimismo, no menos de 150 por ciento de cualquier componente reportado de viento de cola.

135.369 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con la totalidad de los motores operativos.

Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, con un peso que impida, con la totalidad de los motores operativos, un régimen de ascenso en pies por minuto mínimo de 6.90 Vso, es decir, la cantidad de pies por minuto que se obtiene al multiplicar la cantidad de nudos por 6.90, a una altitud mínima de 1,000 pies por encima del terreno u obstáculo mas alto, en una distancia no mayor a diez millas hacia cada lado de la trayectoria de presumible uso.

135.371 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos puede despegar dicho avión, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, con un peso que impida, con un motor inoperativo, un régimen de ascenso en pies por minuto, mínimo de 0.079 - 0.106/N de Vso 2 (donde N es la cantidad de motores instalados y uso esta, expresada en nudos) a una altitud mínima de 1,000 pies por encima del terreno u obstáculo mas alto en una distancia no mayor a diez millas hacia cada lado de la trayectoria de establecido de acuerdo a otro tipo de criterios, al determinar que existen protecciones operacionales adecuadas.

b) En lugar de los requisitos del presente párrafo (a) de esta sección, una persona pueda operar un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos a una altitud equivalente a la existente con la totalidad de los motores operativos, la cual permite al avión continuar tras una falla de motor hacia un aeropuerto alterno donde se puede efectuar un aterrizaje en virtud a lo prescrito en la sección 135.377, tomando en cuenta un consumo normal de combustible y aceite. Tras la falla asumida, la trayectoria del vuelo debe salvar el terreno y cualquier obstrucción, dentro de las 5 millas a cada lado de la trayectoria planeada, sobre por lo menos los 2,000 pies de los mismos.

c) Si se utiliza un procedimiento aprobado en virtud al párrafo (b) de la presente sección, el titular del certificado deberá acatar lo siguiente:

1) Se debe disminuir el régimen de ascenso de acuerdo a lo prescrito en el manual de vuelo del avión para el peso y la altitud correspondiente utilizado para calcular la trayectoria de vuelo del avión, por una cantidad de pies por minuto, equivalente a 0.079-0.106/N de Vso, donde N es la cantidad de motores instalado y Vso esta expresada en nudo para aviones certificada según lo estipulado en el RAD 25 de este Reglamento y por 0.026 de Vso para el avión de categoría de transporte certificados;

2) La altitud equivalente a la existente con la totalidad de los motores operativos, deberá ser suficiente de modo que si el motor critico se torna inoperativo en cualquier punto a lo largo de la ruta, el vuelo podrá proseguir hasta un aeropuerto alterno predeterminado gracias al presente procedimiento. Para determinar el peso de despegue, se asume que el avión pasa sobre la obstrucción critica posterior a la falla del motor por un punto lejano a la mencionada obstrucción con relación al fijo más cercano aprobado de radionavegación, si la Autoridad de Aviación Civil no aprueba un procedimiento establecido de acuerdo a otro tipo de criterios, al determinar que existen protecciones operacionales adecuadas;

3) El avión debe encontrar las consideraciones establecidas en el párrafo (a) de la presente sección, a 1,000 pies por encima del aeropuerto utilizado como alterno en el presente procedimiento;

4) El procedimiento debe incluir un método aprobado de consideración de vientos y temperaturas que podrían en cualquier otra circunstancia afectar la trayectoria de vuelo;

5) Para cumplir con el presente procedimiento, se permite la liberación de combustible si el titular del certificado de muestra que cuenta con un adecuado programa de instrucción; asimismo, que se imparte las directivas apropiadas a la tripulación de vuelo; además que se tienen en cuenta todas las precauciones para garantizar un procedimiento seguro;

6) El titular del certificado y el piloto al mando deberán elegir de manera conjunta un aeropuerto alterno con respecto al cual los reportes o pronósticos meteorológicos adecuados, o cualquier combinación de los mismos indican que, al arribar el vuelo, las condiciones meteorológicas estarán en el mínimo meteorológico alterno o por encima del mismo establecido en las especificaciones de operaciones del titular del certificado para dicho aeropuerto.

135.373 **Aviones de categoría de transporte del RAD 25: Impulsados por motores recíprocos: Con cuatro motores o más: Dos motores inoperativos: Limitaciones en ruta.**

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

135.375 **Aviones grandes en categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.**

a) Excepto como manda el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona que opere un avión grande en categoría de transporte impulsado por motores recíprocos, puede despegar en ese avión a menos que su peso a la llegada, considerando un consumo normal de combustible y aceite en vuelo, permitiría un aterrizaje de parada completa en el destino o pretendido dentro del 60% de la longitud efectiva de toda pista descrita a continuación desde un punto situado a 50 pies directamente sobre la intersección del espacio libre de obstáculo del avión y la pista. Para los fines de determinar el peso permisible de aterrizaje en el aeropuerto de destino, se asume lo siguiente:

1) El avión es aterrizado en la pista más favorable y en la dirección más favorable en aire tranquilo;

2) El avión es aterrizado en la pista más favorable considerando la velocidad probable del viento y la dirección (pronóstico para el tiempo esperado de llegada) las características de manejo en tierra del tipo de avión, y otras condiciones tales como auxiliares de aterrizaje y el terreno, y siguiendo por el efecto del sendero de aterrizaje y rodamiento de no más del 50% del componente de aire contrario o no menos del 150% del componente de viento de cola.

b) Un avión que estaría prohibido de ser despegado porque este no puede reunir las condiciones del párrafo (a)(2) de esta sección, excepto que puede ser despegado si un aeropuerto alterno es seleccionado que reúna todo lo de esta sección, esperando que el avión pueda realizar un aterrizaje de parada completa en un 70% de la longitud efectiva de la pista.

135.377 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos alternos.

Ninguna persona puede indicar en su plan de vuelo a un aeropuerto como alterno si, de acuerdo a lo asumido en los párrafos 135.375 (a)(1) y (2), el avión con el peso anticipado al momento de arribo al aeropuerto, no puede ser conducido a un aterrizaje total sin exceder 70% de la distancia efectiva de la pista.

135.379 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión para la elevación del aeropuerto y la temperatura ambiental existente al momento del despegue.

b) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina, certificado con posterioridad al 26 de agosto de 1957 pero con anterioridad al 30 de agosto de 1959, puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión para la distancia mínima requerida para el despegue. En el caso de un avión certificado con posterioridad al 30 de septiembre de 1958, la distancia de despegue puede estar compuesta por una distancia de pista libre no debiendo ser esta ultima mayor a la mitad de la carrera de despegue.

c) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina, certificado con posterioridad al 29 de agosto de 1959, puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión con respecto al cual se debe demostrar que se cumple con lo siguiente:

1) La distancia de aceleración detención, no debe ser mayor a la distancia de pista más la longitud de cualquier zona de parada;

2) La distancia de despegue no debe ser mayor a la distancia de pista más la correspondiente a cualquier zona libre de obstáculos, constituyéndose una excepción cuando la distancia de cualesquiera zona libre de obstáculos incluidas no es mayor a la mitad de la distancia de la pista;

3) La carrera de despegue no debe ser mayor a la distancia de la pista.

d) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso mayor al establecido en el manual de vuelo del avión:

1) Para un avión certificado con posterioridad al 26 de agosto de 1957, pero con anterioridad al 1ro de octubre de 1958, el cual permita una trayectoria de despegue que evite la totalidad de los obstáculos, ya sea sobre un mínimo de 35 + 0.01D pies en forma vertical (D es la distancia en pies a lo largo de la trayectoria pretendida de vuelo desde el extremo de la pista) o sobre un mínimo de 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto o un mínimo de 300 pies en forma horizontal tras pasar los linderos; o

2) Para un avión certificado con posterioridad al 30 de septiembre de 1958, el cual permita una trayectoria de vuelo neto de despegue que evite la totalidad de los obstáculos ya sea sobre una altura infinita de 35 pies en forma vertical o sobre un minino de 200 pies en forma horizontal dentro de los linderos del aeropuerto o un mínimo de 300 pies en forma horizontal tras pasar los linderos.

e) Para determinar pesos máximo, distancias mínimas y trayectorias de vuelo establecidos en virtud a los párrafos del (a) al (d) de la presente sección, se debe realizar la corrección para la pista que se va a utilizar, para la elevación del aeropuerto, el desnivel efectivo de la pista así como la temperatura ambiental y el componente de viento al momento del despegue.

f) Para los propósitos de la presente sección, se asume que, de acuerdo a lo señalado por los datos de trayectoria de despegue o de trayectoria de vuelo neto de despegue (según corresponda) que aparecen en el manual de vuelo del avión, el avión no banquea antes de alcanzar una altura de 50 pies y tras ello el banqueo máximo es inferior a 15°.

g) Para los propósitos de la presente sección, los términos "distancia de despegue", "carrera de despegue" y "trayectoria de vuelo neto de despegue" tienen los mismos significados establecidos de acuerdo a las normas en virtud a las cuales el avión recibió la certificación.

135.381 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones en ruta: Un motor inoperativo.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso, considerando consumo normal de combustible y aceite, que en virtud a los datos aprobados, de un motor inoperativo así como los de trayectoria de vuelo neto en ruta establecidos en el manual de vuelo del avión para dicho avión, sea mayor al que permita el cumplimiento del subparrafo (1) ó (2) del presente párrafo, tomando en cuenta las temperaturas ambientales que posiblemente se presenten en ruta.

1) Existe una inclinación positiva a una altitud mínima de 1,000 pies por encima de la totalidad de terreno y las obstrucciones en una distancia no mayor a cinco millas estatuto hacia cada lado de la ruta de presumible uso, asimismo, si dicho avión recibió certificación con posterioridad al 29 de agosto de 1958, existe una inclinación positiva a 1,500 pies por encima del aeropuerto donde se asume que el avión aterriza tras una falla de motor;

2) La trayectoria de vuelo neto permite que el avión continúe el mismo, desde altitud crucero hasta un aeropuerto en el que se puede efectuar un aterrizaje en virtud a la sección 135.387 despejando la totalidad de terreno y obstrucciones en una distancia no mayor a cinco millas terrestre de la ruta de presumible uso a

una altitud mínima de 2,000 pies en forma vertical y una inclinación positiva de 1,000 pies por encima del aeropuerto en el cual aterriza el avión tras una falla de motor o si dicho avión recibió certificación con posterioridad al 30 de setiembre de 1958, con una inclinación positiva de 1,500 pies por encima del aeropuerto en el cual aterriza el avión tras una falla de motor.

b) Para los propósitos del párrafo (a)(2) de la presente sección, se asume que:

1) El motor falla en el punto más crítico en ruta;

2) El avión pasa sobre la obstrucción crítica, tras falla de motor en un punto no más cercano a la obstrucción que el fijo aprobado de radio navegación, si la Autoridad de Aviación Civil no autoriza un procedimiento diferente basado en adecuados procedimientos operacionales de seguridad;

3) Se utiliza método aprobado para resistir los embates de vientos adversos;

4) Se permite la liberación de combustible si el poseedor del certificado demuestra que la tripulación se encuentra apropiadamente entrenada, que el programa de instrucción es el adecuado, asimismo, que se ha tomado la totalidad de cualesquier otras precauciones con la finalidad de garantizar un procedimiento seguro;

5) Se elige el aeropuerto alterno y éste satisface los requisitos mínimos meteorológicos prescritos; y

6) El consumo de combustible y aceite tras una falla de motor es similar al considerado en los datos aprobados de trayectoria de vuelo neto que aparecen en el manual de vuelo del avión.

135.385 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuertos de destino.

a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicho avión con un peso considerando consumo de combustible y aceite en vuelo hacia el aeropuerto de destino superior al peso de aterrizaje establecido en el manual de vuelo del avión para la elevación del destino o del aeropuerto alterno así como de la temperatura ambiental pronosticada al momento del aterrizaje.

b) A excepción de lo prescrito en los párrafos (c), (d) ó (e) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina puede despegar dicha avión si, considerando consumo normal de combustible y aceite en vuelo de acuerdo a la distancia de aterrizaje establecida en el manual de vuelo del avión para la elevación del aeropuerto de destino y las condiciones del viento pronosticadas en ese lugar al momento del aterrizaje, su peso al arribo no permite un aterrizaje total en el aeropuerto de destino de presumible uso, sin exceder el 60% de la distancia efectiva de toda pista descrita desde un punto a 50% por encima de la intersección del plano de superación de obstrucción, con la pista. Con la finalidad de determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeropuerto de destino, se asume lo siguiente:

1) El avión aterriza en la pista y en la dirección más favorable con viento en calma;

2) El avión aterriza en la pista más adecuada considerando la probable velocidad y dirección del viento, así como las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como ayudas al aterrizaje y terreno para el mismo.

c) Podría realizar un despegue con un avión turbohélice prohibido de despegar por no satisfacer los requisitos del párrafo (b)(2) de la presente sección, si se elige un aeropuerto alterno que reúna la totalidad de los requisitos estipulados en la presente sección, constituyéndose una excepción cuando la avión puede efectuar un aterrizaje total sin exceder el 70% de la distancia efectiva de la pista.

d) En virtud a una demostración de las técnicas reales operacionales de aterrizaje sobre pistas húmedas, si no se aprueba una distancia de aterrizaje más corta pero nunca menor a la prescrita por el párrafo (b) de esta sección para un tipo y modelo específicos de avión, asimismo, si dicha distancia no ha sido incluida en el manual de vuelo del avión, ninguna persona puede despegar un avión turborreactor cuando los reportes o pronósticos meteorológicos, o cualquier combinación de los mismos, indiquen que las pistas en el aeropuerto de destino pueden estar húmedas o resbalosas a la hora estimada de arribo, si la distancia efectiva de pista en el mencionado aeropuerto no es menor a 15% de dicha distancia prescrita en virtud al párrafo (b) de esta sección.

e) Podría realizarse un despegue con un avión turborreactor prohibido de despegar por no satisfacer los requisitos del párrafo (b)(2) de la presente sección, si se elige un aeropuerto alterno que reúna la totalidad de los requisitos estipulados, en el párrafo (b) de la presente sección.

135.387 Aviones grandes de categoría de transporte: Impulsados por motores de turbina: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede elegir un aeropuerto como alterno para un avión grande de categoría de transporte impulsado por motores de turbina si en virtud a lo asumido en el párrafo 135.385 (b) resulta imposible, con el peso anticipado al momento del arribo, efectuar un aterrizaje total sin exceder el 70% de la distancia efectiva de la pista, para aviones turbohélices, así como el 60% de la mencionada distancia para aviones turborreactores, desde un punto a 50 pies por encima de la intersección entre el plano de evitamiento de la obstrucción y la pista.

135.389 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de despegue.

a) Ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso mayor al que le pemititiría un aterrizaje total sin exceder la distancia efectiva de la pista desde cualquier punto durante el despegue, antes de alcanzar 105% de la velocidad de control mínima, la velocidad mínima en la cual se puede controlar el avión de manera segura en vuelo luego de que un motor se torne inoperativo, ó 115% de la velocidad de perdida sin potencia en la configuración de despegue, lo que sea mayor.

b) Para los propósitos de la presente sección:

1) Se asume que se utiliza la potencia de despegue en la totalidad de los motores durante la aceleración;

2) Se debe tomar en cuenta no más del 50% del componente de viento de frente reportado, o no menos del 150% del componente de viento de cola reportado;

3) El avión aterriza en la pista más adecuada considerando la probable velocidad y dirección del viento, así como las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como ayudas al aterrizaje y terreno para el mismo;

4) Se asume que la operación del avión se desarrolla en atmósfera estándar; y

5) Para efectos del despegue, "distancia efectiva de la pista" significa la distancia desde el extremo de la pista en el cual se inicia el despegue hasta un punto en el cual el plano de evitamiento de la obstrucción asociado con el otro extremo de la pista se intercepte con la línea central de la misma.

135.391 **Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones en ruta: Con un motor inoperativo.**

a) A excepción de lo prescrito en el párrafo (b) de la presente sección, ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso que impida un régimen de ascenso mínimo de 50 pies por minuto, con el motor crítico inoperativo, a una altura mínima y de 1,000 pies por encima de la obstrucción más alta, en una distancia no mayor a cinco millas hacia cada lado de la trayectoria de presumible uso, o una altitud de 5,000 pies, lo que sea mayor.

b) No obstante el párrafo (a) de la presente sección, si la Autoridad de Aviación Civil considera que no existen impedimentos para la realización de operaciones seguras, una persona puede operar el avión a una altitud que le permita, en caso de una falla de motor, evitar a una altura y de 1,000 pies la totalidad de obstrucciones en una distancia no mayor a cinco (5) millas hacia cada lado de la posible ruta. En caso de utilizar dicho procedimiento, se asume para el peso y la altitud correspondientes un régimen de descenso de 50 pies por minuto mayor al establecido en los datos aprobados de performance. Antes de aprobar dicho procedimiento, la Autoridad de Aviación Civil requiere lo siguiente para las correspondientes rutas, tramos de las mismas o áreas:

1) La confiabilidad del pronóstico del viento y del clima;

2) La ubicación y tipo de ayudas de la navegación;

3) Las condiciones meteorológicas predominantes, en especial, la frecuencia y cantidad de turbulencia que se suele encontrar;

4) Características del terreno;

5) Problemas de tráfico aéreo;

6) Cualquier otro factor operacional que afecte las operaciones;

c) Para los propósitos de esta sección, se asume que:

1) El motor crítico se encuentra inoperativo;

2) La hélice del motor inoperativo se encuentra en la posición de resistencia mínima al avance;

3) Los flaps del ala y el tren de aterrizaje se encuentran en la posición más favorables;

4) Los motores operativos funcionan a la máxima potencia continua disponible;

5) E avión opera en una atmósfera estándar; y

6) El consumo anticipado de combustible y aceite reduce progresivamente el peso del avión.

135.393 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto de destino.

a) Ninguna persona que opera un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte puede despegar dicho avión con un peso que:

1) Considerando el consumo anticipado de combustible y aceite, sea mayor al que permitiría un aterrizaje total sin exceder el 60% de la distancia efectiva de la pista más adecuada en el aeropuerto de destino; y

2) Sea mayor al permisible si se va a realizar el aterrizaje:

i) En la pista con la mayor distancia efectiva de pista con viento en calma; y

ii) En la pista necesaria debido al probable viento, tomando en cuenta no más del 50% del componente de viento de frente o no menos del 150% del componente de viento de cola.

b) Para los propósitos de esta sección, se asume que:

1) El avión pasa directamente sobre la intersección entre el plano de superación de obstrucción y la pista, a una altura de 50 pies, en aproximación de inclinación estable a una velocidad aérea indicada verdadera mínima de 1.3 Vso;

2) El aterrizaje no requiere destreza excepcional del piloto; y

3) El avión opera en atmósfera estándar.

135.395 Aviones grandes no considerados de categoría de transporte: Limitaciones de aterrizaje: Aeropuerto alterno.

Ninguna persona puede elegir un aeropuerto como alterno para un avión grande no perteneciente a la categoría de transporte si con un peso anticipado al momento del arribo, en base a lo prescrito en el párrafo 135.393 (b), el avión no puede ser conducido a un aterrizaje total sin exceder 70% de la distancia efectiva de la pista.

135.397 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños de categoría de transporte.

a) Ninguna persona debe operar un avión pequeño de categoría de transporte impulsado por motores recíprocos si no satisface los requisitos referentes a limitaciones en el peso establecidos en la sección 135.365, así como las limitaciones en el despegue estipuladas de acuerdo a la sección 135.367, a excepción del párrafo (a)(3) y las limitaciones en el aterrizaje señaladas en las secciones 135.375 y 135.377.

b) Ninguna persona debe operar un avión pequeño de categoría dè transporte impulsado por motores de turbina si no satisfacen los requisitos referentes a limitaciones en el despegue estipuladas de acuerdo a la sección 135.379, a excepción de los párrafos (d) y (f) y las limitaciones en el aterrizaje señaladas en las secciones 135.385 y 135.387.

135.398 Limitaciones de perfonmance operativo de aviones de más de 10 y menos de 20 pasajeros.

a) Ninguna persona debe operar un avión perteneciente a esta categoría si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a peso de despegue estipuladas en el manual de vuelo del avión.

b) Ninguna persona debe despegar un avión con certificado tipo de mayor de 10 pasajeros y menor de 20 pasajeros con un peso mayor al prescrito en el manual de vuelo del avión mediante el cual es posible contar con una trayectoria de vuelo neto de despegue que evite la totalidad de obstáculos, ya sea una altura mínima de 35 pies en forma vertical; una altura mínima de 200 pies dentro de los linderos del aeropuerto; y/o a una altura mínima de 300 pies en forma horizontal tras salir de los mencionados linderos.

c) Ninguna persona puede operar un avión de más de 10 pasajeros y menos de 20 pasajeros, si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a aterrizaje prescritas en las secciones 135.385 y 135.387 de este RAD.

d) Para determinar pesos máximos, distancias mínimas y trayectorias de vuelo en virtud a los párrafos del (a) hasta (c) de esta sección, se debe efectuar la corrección para la pista que se utiliza, para la elevación del aeropuerto, la variación efectiva de la pista, así como la temperatura ambiental y el componente de viento al momento del despegue.

e) Para los propósitos de esta sección, se asume que el avión no banquea antes de alcanzar una altura de 50 pies, de acuerdo a lo señalado por los datos de trayectoria de vuelo neto de despegue que aparece en el manual de vuelo del avión, asimismo, tras pasar dicha situación, el banqueo máximo es inferior a 15°.

135.399 Limitaciones de performance operativo de aviones pequeños no considerados de categoría de transporte.

a) Ninguna persona debe operar un avión pequeño impulsado por motores recíprocos o turbohélice certificado bajo los párrafos 35.169(b)(2), (3), (4), (5) ó (6), si dicha persona no respeta las limitaciones correspondientes a peso de despegue estipuladas en el manual de vuelo del avión o sus equivalentes, para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en esta sección. Asimismo, dicha persona queda inhabilitada para operar la mencionado avión si este fue certificado bajo 135.169(b)(4) ó (5) con las limitaciones referentes a peso de aterrizaje que aparece en el manual de vuelo del avión o equivalente para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en éste RAD.

b) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo el párrafo 135.169(b)(6), si dicha persona no respeta las limitaciones referentes a aterrizaje estipuladas en las secciones 135.385 y 135.387 de este RAD. Para los propósitos del presente párrafo, las secciones 135.385 y 135.387 corresponden a aviones pequeños impulsados por motores recíprocos y turbohélice, no obstante su aplicabilidad establecida con respecto a las aviones grandes de categoría de transporte impulsados por motores de turbina.

Sección "J" - Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

135.411 Aplicabilidad.

a) Además de las reglas sobre mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones establecidas en este Reglamento, esta sección establece reglas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de todo titular de certificado como sigue:

1) Aeronaves que hayan obtenido un certificado de tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 9 ó menos, deberán ser mantenidas según lo establecido en los RAD 91 y 43 y en las secciones 135.415, 135.417 y 135.421. También puede ser usado un programa de inspección de aeronaves aprobado según 135.419.

2) Aeronaves que hayan obtenido su certificado de tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo todos los asientos de pilotos, de 10 ó más, deberán mantenerse bajo un programa de mantenimiento según 135.415, 135.417 y 135.423 hasta 135.443.

b) El titular de certificado al que no se le haya requerido la aplicación de otra norma, puede elegir el mantenimiento de sus aeronaves según lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta sección.

c) Aeronave monomotor usada en transporte de pasajeros en operaciones IFR deberá ser mantenida de acuerdo con 135.421 (c), (d) y (e).

135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.

a) El titular de certificado es responsable absoluto por la aeronavegabilidad de sus aeronaves, incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios y partes. Deberá mantener sus aeronaves según lo requerido por este Reglamento. Los desperfectos que aparezcan entre períodos de mantenimiento deberán ser reparados como lo establece el RAD 43.

b) Todo titular de certificado que mantenga sus aeronaves según 135.411 (a)(2) deberá:

1) Realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de sus aeronaves, incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios, partes y equipo de emergencia según lo establecido en su manual de procedimiento de mantenimiento y en este Reglamento.

2) Hacer convenios con otras personas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones. Sin embargo, el titular de certificado deberá asegurar que cualquier operación de mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones que realiza por otra persona se ejecute según lo establecido en su manual de procedimiento de mantenimiento y este Reglamento.

135.415 Informe de confiabilidad de mecánica.

a) Todo titular de certificado deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil, las fallas ocurridas o la detección de toda falla, mal funcionamiento o desperfecto en una aeronave, que involucre a:

1) Incendios durante el vuelo y si el sistema de alarma de incendio correspondiente funcionó correctamente;

2) Incendios durante el vuelo en sectores no protegidos por sistemas de alarma de incendios,

3) Falsa alarma de incendio durante el vuelo;

4) Un sistema de escape que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipo o componentes;

5) Un componente de la aeronave que cause, durante el vuelo, la acumulación o circulación de humo, vapores o emanaciones tóxicas o nocivas en la cabina de mando o de pasajeros;

6) Auto detención de un motor durante el vuelo debido a la extinción de llama en un motor de turbina;

7) Detención de un motor durante el vuelo cuando ocurre un daño externo al mismo o a la estructura de la aeronave;

8) Detención de un motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o hielo;

9) Detención de más de un motor durante el vuelo;

10) Sistema de puesta en bandera de hélice o del sistema de control de sobre velocidad de la hélice durante el vuelo;

11) Sistema de combustible o de evacuación rápida de combustible que afecte el flujo normal o provoca pérdidas peligrosas durante el vuelo;

12) Extensión o retracción involuntaria del tren de aterrizaje o apertura o cierre de las puertas del mismo durante el vuelo;

13) Componentes del sistema de frenos que provoquen pérdida o disminución de la fuerza del frenado, cuando la aeronave está en movimiento en tierra;

14) Estructura de la aeronave que requiera una reparación mayor;

15) Rajaduras, deformaciones permanentes o corrosión en estructuras de aeronave, si superan el máximo aceptable por el fabricante;

16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia por parte de la tripulación durante el vuelo (excepto la acción de detener un motor).

b) Para el propósito de esta sección, el término "durante el vuelo" significa el período desde que la aeronave abandona la superficie de la tierra en el despegue hasta que la toque en el aterrizaje.

c) Además de los informes exigidos en el párrafo (a) de esta sección, todo titular de certificado deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier otra falla, mal funcionamiento o desperfecto en una aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal funcionamiento o desperfecto ha comprometido o puede llegar a comprometer la operación segura de la aeronave.

d) Todo titular de certificado deberá enviar el informe exigido por esta sección, por escrito, a la Autoridad de Aviación Civil dentro de las setentidós (72) horas siguientes de ocurrido el hecho.

e) El titular de certificado deberá enviar los informes requeridos por esta sección de forma y manera establecida por la Autoridad de Aviación Civil, deberá incluir como mínimo, lo siguiente:

1) Tipo y matrícula de la aeronave;

2) Nombre del titular del certificado;

3) Fecha;

4) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o desperfecto;

5) La identificación de la parte y el sistema involucrado, incluyendo la información disponible pertinente al diseño tipo del componente mayor y el tiempo desde la última revisión general, si se conoce;

6) La causa evidente de la falla, mal funcionamiento o desperfecto (Ejemplo: Desgaste anormal, rajaduras, deficiencias de diseño o error humano);

7) Toda otra información necesaria para realizar una más completa identificación, determinación de la gravedad y acción correctiva.

f) Ninguna persona puede demorar un informe exigido por esta sección aún cuando toda la información requerida no esté disponible.

g) Cuando el titular de certificado consiga información adicional, incluyendo información del fabricante, u otra que considere concerniente al informe requerido por esta sección, deberá enviar estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer informe, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer informe.

135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.

Todo titular de certificado deberá enviar antes del día 10 de todo mes, un informe resumido de las siguientes novedades ocurridas en sus aeronaves multimotores durante el transcurso del mes anterior:

a) Toda interrupción de un vuelo o cambio no programado de un avión en ruta, causados por una dificultad mecánica o mal funcionamiento sospechado o conocido que no requiere ser reportado según lo establecido en 135.415.

b) El número de hélices puestas en bandera durante el vuelo, listadas por tipo de hélice, motor y aeronave en la cual estuvo instalada. Las puestas en bandera con propósito de entrenamiento, demostración o verificaciones en vuelo, no necesitan informarse.

135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.

a) Siempre que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que las inspecciones requeridas o permitidas bajo el RAD 91 no son adecuadas para cumplir con los mínimos de este RAD, o bien a solicitud del titular del certificado, la Autoridad de Aviación Civil puede enmendar las especificaciones de operaciones de este titular para requerir o permitir un programa de inspección aprobado para cualquier marca y modelo de aeronave de la cual el titular del certificado tenga uso exclusivo de por lo menos una de estas aeronaves tal como se define en 135.25 (b).

b) Un titular del certificado que solicite una enmienda de sus especificaciones de operaciones para permitir la utilización de un programa de inspección aprobado de aeronave, deberá presentar ese programa junto con su solicitud de aprobación a la Autoridad de Aviación Civil.

c) Todo titular de certificado a quien se le exija, a través de sus especificaciones de operaciones, debe tener un programa de inspección aprobado de aeronaves, deberá presentar dicho programa para su aprobación a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días desde que fueron modificadas sus especificaciones de operaciones, o dentro de cualquier otro plazo que la Autoridad de Aviación Civil establezca en las especificaciones de operaciones.

d) El programa de inspección de aeronaves remitido para aprobación de la Autoridad de Aviación Civil debe contener como mínimo lo siguiente:

1) Instrucciones y procedimientos para la realización de las inspecciones de las aeronaves (incluyendo las pruebas y chequeos necesarios), explicando en detalle las partes y áreas de la estructura de aeronave, motores de aeronave, hélices, rotores y accesorios, incluyendo equipo de emergencia, que deberán inspeccionarse.

2) Planificación para la realización de las inspecciones requeridas en el párrafo anterior, expresadas en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de ciclos o cualquier combinación de éstos.

3) Instrucciones y procedimientos para registrar las discrepancias y novedades encontradas durante la inspección y corregir o diferir las mismas, incluyendo los formularios y registros (records) utilizados.

e) Luego de ser aprobado, el titular del certificado deberá incluir el programa de inspección de la aeronave en el manual de procedimiento de mantenimiento requerido por 135.21.

f) Siempre que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que son necesarias las revisiones al programa de inspecciones aprobado de aeronaves para la correcta adecuación de dicho programa, el titular deberá, después de haber sido notificado por la Autoridad de Aviación Civil, realizar los cambios y revisiones necesarias. El titular de certificado puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil que reconsidere la solicitud de realizar cambios al programa. La solicitud se deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días después que el titular de certificado recibe la comunicación. Excepto en el caso de una acción inmediata debido a un requisito de emergencia en pro de la seguridad, el envío de la petición diferirá la notificación a la Autoridad de Aviación Civil hasta su decisión final.

g) Todo titular de certificado que tenga un "programa de inspección aprobado" de aeronave, deberá tener toda aeronave que esté sujeta a ese programa inspeccionada de acuerdo a lo allí establecido.

h) La matrícula de toda aeronave sujeta a un programa de inspección de titular de certificado.

135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado que opere una aeronave con certificado de tipo obtenido para una configuración de asientos de pasajeros excluyendo los asientos de los pilotos, de 9 ó menos, debe cumplir con los programas de mantenimiento recomendados por el fabricante o con un programa aprobado por la Autoridad de Aviación Civil para toda aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor, como así también cada uno de los equipos de emergencia requeridos en este Reglamento.

b) Para el propósito de esta sección el programa de mantenimiento del fabricante es aquel que está contenido en el manual de mantenimiento o instrucciones de mantenimiento emitido por el fabricante, tal como lo requiere este Reglamento para la aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor o ítems correspondientes a los equipos de emergencia.

c) Para toda aeronave monomotor que vaya a ser utilizada en operaciones IFR, para transporte de pasajeros, todo titular de certificado debe incorporar en su programa de mantenimiento ya sea:

1) El programa de monitoreo de motor recomendado por el fabricante que incluya un análisis de aceite si es conveniente; o

2) Un programa de monitoreo de motor aprobado por la Autoridad de Aviación Civil que incluya un análisis de aceite a cada intervalo de cien (100) horas o al intervalo sugerido por el fabricante, cual sea más frecuente.

d) Para aeronaves monomotor que vayan a ser utilizadas en operaciones IFR para transporte de pasajeros se requieren instrucciones de mantenimiento escritas que contengan los métodos, técnicas y prácticas necesarias para mantener el equipo especificado en 135.163 (f) y (h).

e) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave monomotor en operaciones transportando pasajeros, a menos que dicho titular de certificado anote y mantenga en los registros (records) de mantenimiento del motor los resultados de cada prueba, observación e inspección requerida por el programa monitor de motor aplicable especificado en los párrafos (c)(1) y (2) de esta sección.

135.423 Organización para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Todo titular de certificado que realice su mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones (distinto a las inspecciones requeridas) y toda persona que él contrate para la realización de los trabajos antes mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales trabajos.

b) Todo titular de certificado que realice cualquier inspección requerida (RII) por su manual según los párrafos 135.427 (b)(2) ó (3) y toda persona con la que contrate la realización de los trabajos mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales trabajos.

c) Toda persona que realice inspecciones requeridas, además de otras tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, deberá organizar la realización de esas tareas de forma tal de separar aquellas correspondientes a inspecciones requeridas (RII) de las de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. La separación deberá ser hecha bajo el nivel de control administrativo en el cual se ejerce toda la responsabilidad para las tareas de las inspecciones requeridas (RII) y de las otras tales como mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración.

135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

Todo titular de certificado deberá tener un programa de inspección y un programa que cubra otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, de forma tal que:

a) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, realizado por él o por otras personas contratadas se realice de acuerdo con lo establecido en el manual del titular de certificado;

b) Tenga personal competente, medios y equipos adecuados para la correcta realización de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

c) Toda aeronave retornada al servicio se encuentre aeronavegable y haya sido correctamente mantenida para operar según este RAD.

135.427 Requisitos del manual de procedimientos de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado deberá incluir en su manual el diagrama o descripción de su organización de mantenimiento requerida por la sección 135.423, una lista de las personas con las cuales ha realizado convenios o contratos para la ejecución de cualquiera de las inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de esas tareas.

b) Este manual deberá contener los programas requeridos por la sección 135.425 de este RAD y debe ser seguido en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves del titular de certificado incluyendo estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, rotores, accesorios, equipos de emergencia y partes, debiendo incluir al menos lo siguiente:

1) El método para realizar el mantenimiento de rutina y no-rutina (distintos a las inspecciones requeridas), mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

2) La designación de ítems de inspección requerida, incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente, o si se usan materiales o partes incorrectas, podrían dar como resultado fallas, mal funcionamientos o desperfectos que pongan en peligro la operación segura de la aeronave;

3) El método de ejecución de las inspecciones requeridas y una designación por título ocupacional del personal autorizado a efectuar cada inspección requerida (RII);

4) Los procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (RII) (procedimientos "buy-back");

5) Procedimientos, patrones y límites necesarios para la aceptación o rechazo de los ítems de inspección requerida y para las inspecciones periódicas y la calibración de: herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba;

6) Procedimientos para asegurar que se efectúe todos lo ítems de inspección requerida (RII);

7) Instrucciones para evitar que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo inspección requerida de ese mismo trabajo;

8) Instrucciones y procedimientos para evitar que la decisión de un inspector, con respecto a cualquier inspección requerida (RII) sea anulada por otras personas que no sea personal de supervisión de la unidad de inspección, o una persona a nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad total para el manejo de inspecciones requeridas, y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones;

9) Procedimiento para asegurar que las "inspecciones requeridas" (RII), otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que no terminan a causa

de, cambio de turno o interrupciones de trabajo sean completadas correctamente antes que la aeronave sea retornada al servicio.

c) Todo titular de certificado deberá incluir en su manual un sistema adecuado, el cual puede incluir un sistema codificado que provea la obtención y conservación de la siguiente información de una manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil:

1) Una descripción o referencia con datos aceptables para la Autoridad de Aviación Civil de los trabajos realizados;

2) El nombre y la licencia de la persona que realice el trabajo;

3) El nombre y licencia del individuo que aprueba el trabajo.

d) Para el propósito de este RAD el titular de certificado debe preparar la parte de este manual conteniendo información de mantenimiento e instrucciones en su totalidad o en parte, en forma impresa u otra forma aceptable por la Autoridad de Aviación Civil en idioma español.

135.429 Personal de inspecciones requeridas.

a) Ninguna persona puede ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas (RII), a menos que ella esté apropiadamente certificada, según el RAD 65, correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerlo.

b) Ninguna persona puede permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII), a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

c) Ninguna persona puede efectuar una inspección requerida (RII) si él mismo efectuó el trabajo requerido a ser inspeccionado.

d) Todo titular de certificado mantendrá o determinará que toda persona con quien él acuerde efectuar inspecciones requeridas, mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por nombre, cargo ocupacional, y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar. El titular de certificado o persona con quien él acuerde para efectuar las inspecciones requeridas debe dar información escrita a toda persona así autorizada describiendo el alcance de sus responsabilidades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la Autoridad de Aviación Civil cuando ésta la requiera.

135.431 Análisis y vigilancia continua.

a) Todo titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y los programas que cubran otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración, y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas, sin considerar si aquellos programas son cumplidos por el titular de certificado o por otra persona.

b) Toda vez que la Autoridad de Aviación Civil encuentre que uno o ambos programas descriptos en el párrafo (a) de esta sección no contengan los procedimientos o normas adecuadas para cumplir los requisitos de este RAD, el titular de certificado debe, luego de ser notificado por la Autoridad de Aviación Civil, realizar en esos programas los cambios que sean necesarios para cumplir esos requisitos.

c) Un titular de certificado puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil para que reconsidere la notificación para hacer cambios en un programa. La petición debe ser enviada por escrito a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los 30 días después que el titular de certificado recibe la notificación. Excepto en un caso de una acción inmediata debido a una emergencia que requiera en interés de la seguridad el envío de la petición diferirá la notificación de cambios pendientes de la decisión de la Autoridad de Aviación Civil.

135.433 Programa de entrenamiento sobre mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Todo titular de certificado o la persona que realiza las funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para el titular del certificado deberá tener un programa de instrucción para asegurar que toda persona, incluyendo el personal de inspección que certifique la calidad del trabajo realizado, esté totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y equipos en uso y sea competente para realizar esas tareas.

135.434 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

Dentro de la República Dominicana, todo titular de certificado o persona que efectúe funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo por él, debe ser relevado para que descanse de sus tareas por un período de por lo menos veinticuatro (24) horas consecutivas durante cualquier período que comprenda siete (7) días de labores consecutivos o su equivalente durante el período que comprende un mes calendario.

135.435 Requisitos del certificado.

a) Toda persona que esté directamente a cargo del mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones y toda persona que realice inspecciones requeridas, debe estar apropiadamente certificadas según lo establece el RAD 65, excepto si estos trabajos se efectúan en talleres aeronáuticos habilitados según lo establecido en el RAD 145.

b) Para el propósito de esta sección, una persona "directamente a cargo" es aquella que es responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo", no necesita observar, ni físicamente ni directamente, a cada trabajador constantemente pero debe estar disponible para consultas y tomas de decisiones en los temas que requieren instrucciones o decisiones de mayor autoridad que la de la persona que está realizando el trabajo.

c) En los talleres o centros de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su manual de procedimientos de mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben obligatoriamente reunir las condiciones establecidas en el RAD 65,

de modo tal que se encuentren habilitadas para retornar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

d) Toda persona que certifique que se ha completado un trabajo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración, excepto inspecciones requeridas debe estar certificada apropiadamente según lo establecido en el RAD 65.

135.437 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

a) Un titular de certificado puede realizar o contratar con otras personas, para efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de acuerdo a lo previsto en su manual de mantenimiento. Además este titular puede realizar esas funciones para otro titular siguiendo las instrucciones establecidas por el manual de procedimiento de mantenimiento del otro titular de certificado.

b) Un titular de certificado puede aprobar, cualquier aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor o accesorio para retornar al servicio luego de habérsele realizado, según el párrafo (a) de esta sección, mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración. Sin embargo en el caso de una reparación mayor o alteración mayor el trabajo debe haber sido hecho según la memoria técnica aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.

135.439 Requisitos de los registros (records) de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado deberá mantener usando el sistema especificado en su manual de procedimiento de mantenimiento los siguientes registros (records) por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (b) de esta sección:

1) Todos los registros (records) necesarios para demostrar que todos los requisitos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo con la sección135.443;

2) Los registros (records) que contengan la siguiente información:

i) El tiempo total en servicio de la aeronave, motor de aeronave, hélice y rotor;

ii) El estado actual de los componentes con vida límite de toda estructura, motor, hélice, rotor y sus componentes;

iii) El tiempo desde la última revisión general de cada componente instalado en la aeronave, que deben ser sometidos a revisión general en base de un período de tiempo especificado;

iv) La identificación del estado de inspección actualizado de la aeronave, incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cúal se mantiene la aeronave y sus componentes;

v) El estado actualizado del cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo la fecha y los métodos de cumplimiento, y si la directiva de aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual la próxima acción deberá realizarse;

vi) Un listado actualizado de las reparaciones mayores y alteraciones mayores de cada aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor y sus componentes.

b) Todo titular de certificado deberá retener los registros (records) por esta sección, por los siguientes períodos de tiempo:

1) Excepto los registros (records) de la última revisión general de toda aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor y accesorios, los registros (records) especificados en el párrafo (a)(1) de esta sección, se deberán retener hasta que el trabajo sea repetido o sustituido por otro trabajo o por tres (3) años luego que el trabajo se realizó, lo que ocurra más tarde;

2) Los registros (records) de la última revisión general de toda aeronave, motor, hélice, rotor y accesorio deberán ser retenidos hasta que el trabajo sea reemplazado por otro con detalles y alcances equivalentes;

3) Los registros (records) especificados en el párrafo (a)(2) de esta sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave en el momento en que ésta se venda.

c) El titular de certificado tendrá todos los registros (records) de mantenimiento requeridos por esta sección disponibles para su inspección por la Autoridad de Aviación Civil.

135.441 Transferencia de los registros (records) de mantenimiento.

Todo titular de certificado que venda una aeronave registrada en la República Dominicana deberá transferir al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros (records) de la aeronave, escritos en lenguaje corriente o en forma codificada, siempre y cuando la información contenida sea posible de comprender de una manera aceptable para la Autoridad de Aviación Civil:

a) Los registros (records) especificados en el párrafo 135.439 (a)(2);

b) Los registros (records) especificados en el párrafo 135.439 (a)(1), los cuales no incluyen los cubiertos por el párrafo (a) de esta sección, excepto que el comprador pueda permitir al vendedor custodiar físicamente tales registros (records). Sin embargo, la custodia de esos registros (records) por el vendedor no libera al comprador de la responsabilidad asumida según el párrafo 135.439 (c), de mantener los registros (records) disponibles para inspección por la Autoridad de Aviación Civil.

135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

a) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave luego de realizarle mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, a menos que el titular de certificado prepare o haga

preparar a la persona con quien él contrata la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones:

1) Una liberación de aeronavegabilidad; o

2) La anotación correspondiente en el historial de la aeronave.

b) La liberación de aeronavegabilidad, o la anotación requerida en el párrafo (a) de esta sección deberá:

1) Ser realizada de acuerdo con lo establecido en el manual de procedimiento del titular de certificado;

2) Incluir una certificación de que:

i) El trabajo fue realizado de acuerdo con los requisitos del manual del titular de certificado.;

ii) Todos los items que requerían ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que los trabajos se completaron satisfactoriamente;

iii) No existe ninguna condición conocida que podría hacer no aeronavegable a la aeronave;

iv) En lo que concierne al trabajo realizado, la aeronave está en condiciones de operación segura; y

3) Estar firmada por el representante técnico del titular.

c) En lugar de reafirmar cada una de las condiciones de la certificación requerida según el párrafo (b) de esta sección, el titular puede establecer en su manual que la firma del representante técnico constituye la certificación requerida.

Apéndice "A" - Normas de Aeronavegabilidad Adicionales para Aviones de 10 ó más Pasajeros y menos de 20

Aplicabilidad.

1) Aplicabilidad: Este Apéndice prescribe las normas de aeronavegabilidad adicionales requeridas por el RAD 135.169;

2) Este Apéndice prescribe los requisitos de aeronavegabilidad que deben cumplir las aeronaves operando bajo este RAD, las cuales se establecen en el RAD 23 de este Reglamento.

Apéndice "B" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (2)
Tiempo relativo (desde el registro con anterioridad al despegue)	Mínimo 8 horas	± 0.125% por hora	1	1 seg.
Velocidad del aire Indicada.	VSO hasta Vd (Kias)	5% o 10Kts. El que sea mayor. Resolución 2Kts de bajo de 175 Kts.Ver tabla y OTE C-51ª.	1	1% del rango total
Altitud	-300m (-1000 pies) hasta la altitud máxima certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210 in.. (± 700 pies)	1	(25 hasta 150 pies)
Rumbo magnético	360°	± 5%	1	1°
Aceleración vertical	-3g hasta + 6g.	± 0.2 g, Sumados a ± 0.3 en el máximo datum.	4 (1 por seg. Cuando se registre un Pico, respecto del nivel de 1g).	0.03g.
Aceleración Longitudinal	±1g.	± 1,5% del rango máximo, excluyendo un error de ± 5% del datum de referencia.	2	0.01g.
Actitud de cabeceo	100% del rango utilizable	± 2°	1	0.8°

Muestreo	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Lectura (o por segundo)	Resolución (4)
Actitudes alabeo (roll)	±60° o 100% del rango utilizable, el que sea mayor.	± 20	1	0.8°
Posición del TRIM del estabilizador o posición del control de cabeceo.	Todo el rango Todo el rango 1% del rango.	± 3% a menos que sea requerido un valor mayor.	1	% del rango total ±3%, a menos que total.
Motores (para el rango cada motor) NI EPR, o indicaciones en cabina usada para la certificación de la aeronave. O velocidad y torque de la hélice.	Rango máximo. ---	±5% ---	1 1, velocidad 1, torque.	1% todo el rango. ---
Velocidad de variación de la altitud (la 250 fpm) necesidad depende de la Resolución del altímetro (2)m (y,200 Imp)	±2400 mpm ±8000(fpm)	± 10% se requiere una resolución de 75 mpm(250 fmp) por debajo de los 3600 m(12000 pies)	1	75 mpm (250 fpm) debajo de 3600 m. (12,000 pies)
Angulo de ataque rango (la necesidad total depende de la resolución del altímetro (2).	-20° hasta 40° o el rango disponible.	±2%	1	0.8% (3).
Interruptor del transmisor de radio (discreto)	ON/OFF	---	1	---
Flaps de B.A. (discreto o analógico)	Cada posición discreta. *0-100% del rango analógico.	--- +3%	1 1	--- 1% del rango total
Flaps de B.F. (discreto o analógico)	Cada posición discreta. *0-100% del rango analógico.	--- +3%	--- 1	--- 1% del rango total
Reversores de empuje, para cada motor (Discreto) Spoiler, frenos aerodinámicos	Retraídos, o a full Retraidos o desplegados	--- ---	1 1	--- ---
Selector de autopiloto	Conectado Desconectado	---	1	---

1) Cuando las fuentes de datos sean instrumentadas de la aeronave (excepto altímetros) de calidad suficiente como para volar, el sistema de registro (excluyendo dichos sensores, pero incluyendo todas las otras características del sistema deberá contribuir con no más de la mitad de los valores de esta columna.

2) Si se usan datos del altímetro codificador (codifica la señal en bits para su grabación), deben grabarse ambos parámetros. Sin embargo, si la altitud se registra con una resolución mínima de 7.5 m (25 pies) dichos dos parámetros pueden omitirse.

3) Porcentual del rango total.

4) Esta tabla se aplica a aeronaves fabricadas después del 11-10-91.

Apéndice "C" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Apéndice "D" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Aviones

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (2)
Tiempo (GMT o contador de cinta; Rango de muestreo 0 a 4,095 por cinta)	24 horas	± 0.125 por hora	0.25 (por cada sg.)	1 seg.
Velocidad del aire	KIAS 50 hasta Vso, y Vso hasta 1,2 d	± 5% ± 3%	1	1kt.
Altitud	-300m (-1000 pies) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210 m. (± 700 pies)	1	1.5m (5) pies hasta 10.5m (35) pies(1)
Rumbo magnético	360°	± 2%	1	0.5°
Aceleración vertical	-3g hasta + 6g.	± 1% del máximo rango excluyendo un error de data ± 5%		
Altitud de cabeceo	± 75°	± 2%	1	0.5°
Altitud de Roll	± 180°	± 2%	1	0.5°
Llave del transmisor de radio	ON/OF (discreto)	-----	1	-----

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Empuje/Potencia a cada motor	Todo el rango hacia adelante	± 2°	1 (por motor)	0.2% del rango total
Flap de borde de rango fuga o posición del control de cockpit del flap de B.F.	Todo el rango o cada posición discreta	± 3° o la del indicador del piloto	0.5	0.5% del rango total
Posición del control de cockpit del flap de B.A. discreta	Todo el rango o cada posición	+ 3° o la del indicador del piloto	0.5	0.5% del rango total
Posición del reversor de empuje	Retrâído, en desplegado (discreto)	------	1 (cada 4 sg para cada motor)	----
Posición del Spoiler rango selección de velocidad de frenado	Rango completo o cada posición discreta	+ 2° a menos que en algún caso particular sea requerida una exactitud mayor	1	0.22 del rango total
Interruptor del autopiloto	Discreto	-----	1	-----
Pasaje del radiofaro	Discreto	-----	1	-----
Aceleración longitudinal	+ 1g.	+ 1.5% del rango máximo excluyendo errores del + 5%	4	0.01g
Aceleración lateral	+ 1g.	+ 1.5% del rango máximo excluyendo un error del +5% de referencia	4	0.01g.
Posición del Trim de cabeceo	Rango total	+ 3% a menos que en algún caso particular sea requerida una exactitud mayor	1	0.3% del rango total
Altura (radio altímetro)	-8m (-20 pies) hasta 750m (2500 pies)	+ 0.8m (2 pies) ó + 3% el que sea mayor debajo de los 150m (500 pies) y + 5% sobre los 150m (500 pies)	1	0.3m (pies) + del rango total sobre los 150 m.
Señal del piloto y/o posición de las superficies de control primario (cabeceo, roll (alabeo) guiñada)	Rango total	± 2%, a menos que sea requerido un valor mayor	1	0.2% del rango total (2)
Aceleración lateral	± 1g.	± 1.5% rango máximo incluyendo el error de referencia de ± 5%	4	0.01seg.
Desviación de la senda de planeo	±400 microamperes	± 3%	1	0.3 % del rango total
Desviación del localizador	±400 microamperes	± 3%	1	0.3% del rango total
Modo y estado de conexión del AFCS	Discreto	---	1	---
Alarma maestra	Discreto	---	1	---

Parámetros	Rango	Mínima Exactitud del Sistema Instalado	Intervalo de Muestreo (por segundo)	Resolución de Lectura (3)
Posición del Switch de detección de tren principal comprimido	Discreto	---	1	---
Angulo de ataque (si es registrado directamente)	Como esté instalado	Como esté instalado	2	0.3% del rango total
Temperatura del aire exterior o temperatura total del aire	-50° hasta + 90° C.	+ 2°C.	0.5	0.3C.
Baja presión para sistema hidráulico	Discreto	---	0.5	0.5% del rango total
Velocidad respecto a la tierra	Como esté instalado	La mayor exactitud del sistema	1	0.2%

Si posee capacidad adicional de registro, el registro de los siguientes parámetros es recomendado. Los parámetros están listados según un orden de significancia.

Angulo de deriva	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Velocidad del viento y dirección	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Latitud y longitud	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	---
Presión de frenos/posición de pedal de freno	Como instalado	Como instalado	4	----
Parámetros adicionales de motores:			924X	
EPR	como instalado	como instalado	1 (por motor)	
NI	como instalado	como instalado	1 (por motor)	
N2	como instalado	como instalado	1 (por motor)	
EGT	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
Flujo de combustible	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
TCAS:				
TA	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
RA	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
Nivel de sensibilidad (Como lo haya elegido la tripulación)	Nivel de sensibilidad (Como lo haya elegido la tripulación)	Como instalado	2 (por motor)	
Sistema de alarma de proximidad a tierra (GPWS)	Discreto	---	1	
Tren de aterrizaje o posición del selector del tren	Discreto	---	0.25 (1 cada 4 segundos)	---
Distancias dadas por DME 1 y 2	0-200NM	Como instalado	0.25	1 mi
Selector de frecuencias de navegación 1 y 2 (NAV 1 y 2)	Rango total	Como instalado	0.25	

1) Cuando se registra la velocidad de variación de altitud. La velocidad de variación de la altitud debe medirse con la resolución suficiente, y el muestreo debe hacerse de manera de permitir calcular la altitud con un margen de 1.5m (5 pies).

2) Para aviones que demuestren capacidad de calcular (en todas las modalidades de operación y regímenes de vuelo), bien la señal dada al control, bien el movimiento del control (uno del otro), se aplica la "o". Para aviones con sistemas de control no mecánicos (fly-by-wire) se aplica la "y". En aviones con superficies de control divididas (split), es aceptable registrar una combinación de señales, en lugar de hacerlo con cada parte por separado.

3) Esta tabla es aplicable a aviones fabricados después del 11-10-91.

Apéndice "E" - Especificaciones de Registrador de Vuelo para Helicópteros

El presente Apéndice no se encuentra regulado en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

REPUBLICA DOMINICANA



REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

TOMO V

RAD No. 137	Certificado para Operaciones Agrícolas de Aeronaves.
RAD No. 141	Escuelas y otras Agencias Certificadas.
RAD No. 143	Instructores de Teoría.
RAD No. 145	Talleres Aeronáuticos.
RAD No. 147	Escuela Técnica de Mantenimiento de Aviación.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

NOTA EXPLICATIVA

La numeración que aparece al lado de cada uno de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD´s) contenidos en este Tomo, presenta, frecuentemente, saltos en su secuencia ascendente, obedeciendo los mismos al hecho de que dichos Reglamentos son una adaptación (en los casos que no confrontan la legislación dominicana que rigen la materia) de los FAR´s de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha motivado la exclusión de la numeración correspondiente a los FAR´s, cuya adaptación no fue objeto de consideración por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por entender que los mismos carecerían de aplicación práctica en nuestro pais.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 137

- CERTIFIDO PARA OPERACIONES AGRICOLAS DE AERONAVES

RAD 137 - Certificado para Operaciones Agrícolas de Aeronaves

Indice

Sección "A" – Generalidades

137.1. Aplicabilidad.
137.3 Definición de términos.

Sección "B" – Reglas de Certificación

137.11 Certificado requerido.
137.15 Solicitud para certificado.
137.17. Enmienda del certificado.
137.19. Requisitos de certificación.
137.20. Contenido del manual de procedimientos de mantenimiento.
137.21 Duración del certificado.
137.23. Transporte de drogas narcóticas, marihuana, drogas depresivas y/o estimulantes.

Sección "C" - Reglas Operacionales

137.29 Generalidades.
137.31 Requisitos de aeronave.
137.33 Posesión del certificado.
137.35 Limitaciones para operadores de aeronaves agrícolas privadas.
137.37 Manera de distribución.
137.39 Distribución de sustancias tóxicas (veneno).
137.41 Personal.
137.42 Requisitos de abrochar el cinturón de seguridad y arnés de hombros.
137.43 Operaciones en espacio aéreo controlado para un aeropuerto.
137.45 No observación de la configuración del tránsito del aeropuerto.
137.47 Operación sin luces de posición.
137.49 Operación sobre otras áreas no congestionadas.
137 51 Operación sobre áreas congestionadas: Generalidades.
137.53 Operaciones sobre áreas congestionadas: Aeronave y pilotos.
137.55 Nombre de empresas: Explotadores de aeronaves agrícolas.
137.57 Disponibilidad de certificado.
137.59 Autoridad de inspección.

Sección "D" - Reportes y Registros

137.71 Reportes y registros: Explotadores de aeronaves agrícolas.
137.75 Cambio de direcciones.

Sección "A" - Generalidades

137.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe disposiciones para:

1) Operaciones de aeronaves agrícolas en de la República Dominicana;

2) La obtención de Certificado de Explotación de aeronaves agrícolas.

b) En una emergencia pública el propietario de aeronaves agrícolas que realiza operación bajo este RAD, puede adoptar la desviación necesaria de las reglas operativas de este RAD para actividades de auxilio y bienestar, con la autorización expresa de la Autoridad de Aviación Civil.

137.3 Definición de términos.

Operación de aeronaves agrícolas, significa la operación de una aeronave preparada para el propósito de distribuir sobre el terreno:

1) Insecticidas, fungicidas, nematicidas, herbicidas;

2) Semillas u otras substancias para plantar en suelo, control de peste; o

3) Productos ligados directamente a la agricultura, horticultura o preservación forestal pero no incluyendo la distribuición de insectos vivos considerados como plaga.

Sección "B" - Reglas de Certificación

137.11 Certificado requerido.

a) Excepto como lo previsto por los párrafos (b) y (c) de esta sección, ninguna persona puede conducir operaciones de aeronaves agrícolas sin, o en violación de un certificado de Explotación de aeronave agrícola expedido bajo esta sección.

b) Un Operador puede, si cumple con lo dispuesto por esta sección, realizar operaciones agrícolas con helicóptero usando equipo distribuidor externo.

c) El Estado, realizando labores agrícolas con aeronaves públicas no necesita cumplir con este requisito.

137.15 Solicitud para certificado.

Una solicitud para un certificado de operador de aeronave agrícola está confeccionado de la forma y manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

137.17 Enmienda del certificado.

a) Un certificado de Explotación de aeronave agrícola puede ser enmendado mediante solicitud del titular de ese certificado.

b) Una solicitud para enmendar un certificado de Explotación de aeronave agrícola es presentada de forma y manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.
El solicitante debe registrar la solicitud en la Autoridad de Aviación Civil, al menos quince (15) días antes de la fecha que propone que la enmienda se haga efectiva, a menos que un periodo de solicitud más corto sea aprobado por esa autoridad.

c) La Autoridad de Aviación Civil, acepta una solicitud para enmendar un certificado si determina que la seguridad operacional y el interés público no estan en riesgo.

d) Dentro de treinta (30) días después de haber recibido el rechazo de la solicitud de la enmienda, el titular puede solicitar a la Autoridad de Aviación Civil, reconsiderar dicho rechazo.

137.19 Requisitos de certificación.

a) **General**. Un solicitante para un certificado de Explotación de aeronave agrícola, podrá obtener ese certificado si demuestra que posee los requisitos de los párrafos (c), (d) y (e) de esta sección.

b) **Operador privado-piloto.** No regulado en la República Dominicana.

c) **Operador comercial-piloto.** El solicitante tiene que disponer de los servicios de al menos un (1) piloto, titular de la Licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea o Piloto Comercial y que esté propiamente habilitado en la aeronave a ser utilizada. El solicitante mismo puede ser la

persona disponible.

d) **Aeronave.** El solicitante debe tener al menos (1) una aeronave certificada para efectuar esta operación y en condiciones aeronavegables, equipada para operación agrícola y cumplir con:

1) Tener un manual de procedimientos de mantenimiento aprobado de acuerdo a 137.20 de este RAD;

2) Operar y mantener la aeronave de acuerdo con lo establecido en el RAD 91, como sea apropiado, en todo lo que no se contradiga con lo establecido en el presente RAD;

3) Un programa de mantenimiento recomendado por el fabricante aprobado por la Autoridad de Aviación Civil;

4) Un programa de control y prevención de corrosión (C.P.C.P.);

5) Un programa de entrenamiento para el personal de mantenimiento.

e) **Pruebas de conocimiento y habilidad.** El solicitante debe mostrar o tener una persona designada como el supervisor principal de operaciones de aeronaves agrícolas, que demuestre tener conocimiento adecuado y suficiente para operación de aeronave agrícola, como se describe en el párrafo (e)(1) y (2) de esta sección:

1) La prueba de conocimiento consiste en lo siguiente:
   i) Pasos a dar antes de comenzar las operaciones, incluyendo reconocimiento del área a ser trabajada;

   ii) Manipulación segura de insecticidas, otros agroquímicos y la adecuada disposición de contenedores utilizados para aquellos productos;

   iii) Conocimiento de los efectos generales de toxicidad de productos químicos agrícolas en plantas, animales y personas, con énfasis en aquellos utilizados normalmente en las aéreas de operaciones pretendidas, y las precauciones a ser observadas durante el uso de productos químicos de mediana y alta toxicidad (fungicidas-insecticidas, etc.);

   iv) Síntomas primarios de envenenamiento de personas por (insecticidas), medida de emergencia apropiadas para ser tomadas y la ubicación del hospital más cercano;

   v) Capacidad de rendimiento y limitaciones operativas de la aeronave a ser utilizada;

   vi) Vuelo seguro y procedimiento de aplicación.

2) Las pruebas de habilidad consisten en las siguientes maniobras que deben ser hechas en cualquier aeronave especificada en párrafo (d) de esta sección y con

conocimiento del peso máximo de despegue certificado para esa aeronave o el peso máximo establecido para un propósito específico, la que sea mayor:

i) Despegue en pista corta y pista suave (aviones);

ii) Aproximaciones al área de trabajo;

iii) Maniobras de nivelado para tocar la pista en el aterrizaje;

iv) Recorridos sobre los marcos o surcos;

v) Halar el timón de control y girar para regresar.

vi) Desaceleración rápida (solo helicópteros).

137.20 Contenido del manual de procedimientos de mantenimiento.

a) Todo titular de certificado de operador de aeronave agrícola debe obtener la aprobación de su manual de procedimiento de mantenimiento previo al inicio de sus operaciones.

b) El manual establecido en el párrafo (a) de esta sección, deberá contener:

(a) Organización de la empresa, incluyendo organigrama, cargos con nombre y teléfono del personal de gerencia y directivo del área de mantenimiento;

(b) Funciones, responsabilidades y atribuciones del personal de la empresa;

(c) Detalles del sistema de mantenimiento de la empresa, incluso los procedimientos de ejecución de las inspecciones de mantenimiento periódicas y no periódicas, modificaciones, reparaciones y servicios de las aeronaves;

(d) Los métodos, técnicas y prácticas seguidas para ejecutar operaciones de mantenimiento preventivo y modificaciones;

(e) Procedimientos para la aplicación de directivas de aeronavegabilidad, información sobre mantenimiento o inspección publicada por el organismo responsable del diseño tipo, el Estado de diseño o el Estado de matrícula;

(f) Procedimientos para preparar la conformidad del mantenimiento, las condiciones en que se expide esta conformidad y el personal autorizado a firmarla;

(g) Métodos utilizados para designar los elementos de inspección requerida;

(h) Los intervalos límites para reemplazar instrumentos, componentes, dispositivos, etc.

(i) Designación y limitaciones del personal que realiza las inspecciones;

(j) Procedimientos que garanticen la ejecución de las inspecciones antes de la puesta en servicio de las aeronaves;

(k) Mantenimiento de registros (récords);

(l) Formularios de la empresa;

(m) Lista de control de herramientas especiales;

(n) Control de calibración de herramientas y equipos especiales;

(o) Procedimientos que impidan la utilización de herramientas o equipos de medida no calibrados o con calibración vencida;

(p) Procedimientos de almacenaje de combustible y aceite;

(q) Procedimientos de abastecimiento y descarga de combustible;

(r) Procedimientos para evitar o eliminar la contaminación del combustible;

(s) Precauciones de seguridad contra riesgo de incendio;

(t) Procedimientos de peso y balance;

(u) Manual de peso y balance;

(v) Familiarización con el manual de mantenimiento;

(x) Familiarización con aeronave, sistema y equipos (pensum) de todo curso y calificaciones del personal de instrucción;

(y) Entrenamiento recurrente del personal de mantenimiento;

(z) Registros (récords) del personal;

(aa) Programa de seguridad.

137.21 Duración del certificado.

Un certificado de Explotación de aeronave agrícola tendrá la duración de un año (1), a menos que se renuncie a él, sea suspendido o revocado. El titular de un certificado de Explotación de aeronave agrícola que sea suspendido o revocado deberá retornarlo a la Autoridad de Aviación Civil.

137.23 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, drogas depresivas y/o estimulantes.

Si el titular de un certificado operando bajo este RAD permite que en cualquier aeronave de su propiedad o arrendada por él, esté comprometida en cualquier operación en la cual el titular del certificado sabe que está en violación de 91.19 (e) de éste Reglamento, esa operación es causa suficiente para suspender ô revocar el certificado.

Sección "C" - Reglas Operacionales

137.29 Generalidades.

a) Esta sección prescribe reglas que aplican a personas y aeronaves utilizadas en operaciones de aeronaves agrícolas conducidas bajo este RAD.

b) El titular de un Certificado de Explotador de aeronave agrícola se puede desviar de las previsiones del RAD 91, sin un Certificado de Excepción, como está autorizado en esta sección para operaciones que no involucren trabajos aéreos relacionados con la agricultura, horticultura, o preservación de la forestación contempladas en esta sección.

137.31 Requisitos de aeronave.

Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que esa aeronave:

a) Cumpla con los requisitos de 137.19 (d); y

b) Esté equipada con un arnés de hombro apropiado y adecuadamente instalado para uso de todo piloto.

137.33 Posesión del certificado.

a) Ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que una copia del certificado de explotador de la aeronave agrícola bajo el cual la operación es conducida, sea llevado en esa aeronave. La copia será presentada para inspección cuando sea solicitada por la Autoridad de Aviación Civil.

b) No obstante lo establecido en el RAD 91 de este Reglamento, el certificado de matrícula y el certificado de aeronavegabilidad emitido a la aeronave, no necesitan ser llevados en la aeronave. Sin embargo cuando esos certificados no son llevados en la aeronave, deben estar disponibles para inspección en la base desde la cual la operación distribuidora es conducida.

137.35 Limitaciones para operadores de aeronaves agrícolas privadas.

Ninguna persona puede conducir una operación de aeronave agrícola bajo la autoridad de un certificado de operador de aeronave agrícola privada;

a) Por compensación o alquiler.

b) Sobre una área poblada; o

c) Sobre cualquier propiedad, a menos que sea el dueño o arrendatario de la propiedad, o tiene propiedad u otro interés de propiedad, en la cosecha localizada en esa propiedad.

137.37 Manera de distribución.

Ninguna persona puede aplicar o permitir que se aplique desde una aeronave, cualquier sustancia o material de tal manera que pueda generar peligro a las personas, o propiedad en la superficie.

137.39 Distribución de sustancias tóxicas (veneno).

a) Excepto como esta previsto en el párrafo (b) de esta sección ninguna persona puede aplicar o permitir que se aplique desde una aeronave que este registrada en la República Dominicana, cualquier sustancia tóxica (veneno):

1) Para un uso diferente para el cual esta registrado;

2) Contrario a cualquier instrucción o uso de seguridad y limitaciones especificadas en su etiqueta y folleto explicativo para uso;

3) En violación de cualquier ley o reglamento de la República Dominicana.

b) Esta sección no aplica a cualquier persona que aplique sustancia tóxicas para propósitos experimentales bajo:

1) La supervisión de la secretaria de agricultura o agencia autorizada por la ley para conducir investigaciones en el campo de venenos (insecticidas); o

2) Un permiso del departamento de Sanidad Vegetal de la Secretaría de Agricultura.

137.41 Personal.

a) **Información.** El titular de un certificado de Explotador de aeronave agrícola se asegurará que toda persona empleada en la operación de aeronave agrícola esté informado de esas tareas y sus responsabilidades.

b) **Supervisores**. Ninguna persona puede supervisar una operación de aeronave agrícola, a menos que pueda cumplir con los requisitos de conocimiento y habilidad 137.19 (e).

c) **Piloto al Mando**. Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave, a menos que mantenga una Licencia y calificación de piloto prescrita por 137.19 (c) apropiado al tipo de operación conducida. Además, tiene que demostrar al titular del certificado de operador de aeronave agrícola conduciendo la operación, que ha cumplido con los requisitos de conocimiento y habilidad de 137.19 (e). Si el titular de ese certificado ha designado una persona, bajo 137.19 (e) para supervisar sus operaciones agrícolas la demostración debe ser hecha a la persona designada por la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo, una demostración del requisito de conducción y habilidad no es necesario para cualquier piloto al mando quien:

1) Está en el momento de llenar la solicitud por un operador de aeronave agrícola, que esté trabajando como un piloto al mando para ese operador; y

2) Tiene un registro (récords) de operación bajo ese solicitante que no indique cuestionamiento alguno en cuanto a la seguridad de sus operaciones de vuelo o su competencia en la distribución y aplicación de los productos químicos.

137.42 Requisitos de abrochar el cinturón de seguridad y arnés de hombros.

Ninguna persona debe operar una aeronave en operaciones, conducida bajo este RAD, sin tener un cinturón de seguridad y arnés para hombro debidamente puesto y abrochado exceptuando los casos en que éste, al estar abrochado, pudiera impedir que la persona ejecute sus funciones de manera eficaz y segura.

137.43 Operaciones en espacio aéreo controlado para un aeropuerto.

a) Excepto para vuelos hacia y desde un área de distribución, ninguna persona debe operar una aeronave entre los limites laterales de área de la superficie del espacio aéreo Clase D, designado para un aeropuerto, a menos que la autorización para esa operación haya sido obtenida desde el ATC, que tiene jurisdicción sobre esa área.

b) Ninguna persona podrá operar una aeronave en condiciones atmosféricas por debajo de los mínimos de reglas VFR de vuelo visual dentro de los limites laterales de un área de espacio aéreo Clase E, a menos que haya obtenido autorización del ATC teniendo jurisdicción sobre esa área.

137.45 No observación de la configuración del tránsito del aeropuerto.

No obstante lo previsto en el RAD 91 de este Reglamento, el piloto al mando de una aeronave puede desviarse de la configuración de tránsito de un aeropuerto, cuando esta autorizado por la torre de control. El piloto al mando puede desviarse de la configuración del tránsito en un aeropuerto sin torre de control sí:

a) Se ha hecho coordinación previa con el ATC del aeropuerto interesado;

b) Las desviaciones son limitadas a la operación de la aeronave agrícola;

c) Excepto en una emergencia, los aterrizajes y despegues no se efectuarán sobre rampas, pistas de rodaje u otras áreas del aeropuerto no dispuestas para tal uso; y

d) La aeronave en todo momento permanecerá lejos de otras aeronaves y cederá paso a todas las aeronaves que conformen el patrón de tránsito para el aeropuerto.

137.47 Operación sin luces de posición.

No obstante lo establecido en el RAD 91 de este Reglamento, una aeronave puede ser operada sin luces de posición en operaciones agrícolas o en aeropuertos donde no sean requeridas luces de posición para otras aeronaves.

137.49 Operaciones sobre otras áreas no congestionadas.

No obstante lo establecido en el RAD 91 de este Reglamento, durante la actual operación de aplicación incluyendo aproximaciones, salidas y viraje en redondo, razonablemente necesarios para la operación, una aeronave puede ser operada sobre otras áreas no congestionadas debajo de los quinientos (500) pies sobre la superficie y a más cerca de un radio de quinientos (500) pies distantes de personas, vehículos y estructuras, si las operaciones son conducidas sin crear una amenaza a personas o propiedades sobre la superficie.

137.51 Operación sobre áreas congestionadas: Generalidades.

a) A pesar de lo establecido en el RAD 91 de este Reglamento, una aeronave puede ser operada sobre un área congestionada a altitudes requeridas para el cumplimiento apropiado de la operación de la aeronave agrícola, si la operación es conducida:

1) Con la máxima seguridad para personas y propiedad en la superficie de acuerdo con la operación; y

2) De acuerdo con los requisitos del párrafo (b) de esta sección.

b) Ninguna persona puede operar una aeronave sobre una área congestionada excepto de acuerdo con los requisitos de este párrafo:

1) Aprobación previa por escrito debe ser obtenida de la Autoridad de Aviación Civil;

2) Debe de ser de conocimiento al público la notificación de la operación intentada, a través de medios efectivos, tales como periódicos, diarios, radio, televisión o notificándolo personalmente puerta a puerta.

3) Un plan para toda operación completa debe ser remitido para ser aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, teniendo jurisdicción sobre el área donde la operación ha de ser conducida. El plan debe incluir consideración de obstrucciones al vuelo, las posibilidades de aterrizaje de emergencia de la aeronave que va a ser usada y cualquier coordinación necesaria con el control del tráfico aéreo;

4) Aeronaves de un solo motor deben ser operadas como sigue:

i) Excepto para helicópteros, ninguna persona puede despegar una aeronave cargada o hacer un viraje en redondo sobre una área congestionada;

ii) Ninguna persona puede operar una aeronave sobre un área congestionada por debajo de las altitudes prescritas en el RAD 91 de este Reglamento, excepto durante la operación de aplicación que se esté llevando a cabo en ese momento, incluyendo las aproximaciones y salidas necesarias para esa operación;

iii) Ninguna persona debe operar una aeronave sobre un área congestionada

durante la operación de distribución que se esté llevando a cabo en ese momento, incluyendo las aproximaciones y salidas para esa operación, a menos que sea operada en un patrón y a tal altitud que la aeronave pueda aterrizar, en una emergencia, sin poner en peligro las personas o propiedad en la superficie.

137. 53 Operaciones sobre áreas congestionadas: Aeronave y pilotos.

a) **Generalidades.** Ninguna persona debe operar una aeronave sobre áreas congestionadas excepto de acuerdo a las reglas para piloto y aeronaves prescritas en ésta sección.

b) **Piloto**. Todo piloto al mando debe tener no menos:

1) Veinticinco (25) horas de vuelo como piloto al mando en la marca y modelo básico de la aeronave, de las cuales por lo menos diez (10) horas han sido adquiridas dentro los 12 meses precedentes; y

2) La experiencia de cien (100) horas de vuelo como piloto al mando en aplicación de productos químicos de uso agrícola.

137.55 Nombre de empresas: Explotadores de aeronaves agrícola.

Ninguna persona puede operar bajo un nombre comercial diferente al que figura en su certificado de Explotación de aeronave agrícola.

137.57 Disponibilidad de certificado.

Todo titular de un certificado para operar una aeronave agrícola debe mantener ese documento en la oficina de su base de operaciones y debe ser presentado a la petición de los inspectores de la Autoridad de Aviación Civil.

137.59 Autoridad de inspección.

Todo titular de certificado para operar una aeronave agrícola permitirá a los inspectores de la Autoridad de Aviación Civil, en cualquier hora y en cualquier sitio hacer inspecciones incluyendo inspecciones de operaciones de aplicaciones de fumigación, para determinar el cumplimiento de los reglamentos aplicables y su certificado de operar la aeronave agrícola.

Sección "D" – Reportes y Registros

137.71 Reportes y registros: Explotadores de aeronaves agrícolas.

a) Todo titular de certificado para operar una aeronave agrícola, debe mantener actualizado en la oficina de su base de operaciones asignada, para su aplicación, los siguientes registros (récords):

1) Nombre y dirección de toda persona a la cual el servicio de agricultura fue suministrado;

2) La fecha del servicio;

3) El nombre y la cantidad de producto distribuído en toda operación conducida; y

4) Nombre, dirección y número de la Licencia de todo piloto que opera una aeronave agrícola y la fecha cuando ese piloto cumplió con el conocimiento y la legalización de los requisitos de 137.19 (e).

b) Los registros (récords) requeridos por esta sección deben ser mantenidos por lo menos 12 meses y tenerlos disponibles para inspección a petición de los inspectores de la Autoridad de Aviación Civil.

137.75 Cambio de direcciones.

Todo titular de un certificado para operar una aeronave agrícola debe notificar por escrito a la Autoridad de Aviación Civil, cualquier cambio de la dirección de su base de operación.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 141

- ESCUELAS Y OTRAS AGENCIAS CERTIFICADAS

RAD 141 - Escuelas y otras Agencias Certificadas

Indice

Sección "A" - Generalidades

141.1 Aplicabilidad.
141.3 Certificación requerida.
141.5 Certificado de Escuela para Formación de Pilotos.
141.7 Certificado Provisional de Escuela para Formación de Pilotos.
141.9 Autoridad Examinadora.
141.11 Calificaciones de la escuela para formación de pilotos.
141.13 Aplicación para la emisión, enmienda o renovación.
141.15 Ubicación de las instalaciones.
141.17 Duración de las certificaciones.
141.18 Transporte de narcóticos, marihuana, drogas y otras sustancias estimulantes o depresivas.
141.19 Exhibición del certificado.
141.21 Inspecciones.
141.23 Limitaciones de publicidad.
141.25 Oficinas comerciales y base de operaciones.
141.27 Renovación de los certificados y las calificaciones.

Sección "B" – Requisitos de Prsonal, Aeronaves e Istalaciones

141.31 Aplicabilidad.
141.33 Personal.
141.35 Calificaciones para el jefe instructor.
141.36 Calificaciones para el asistente del jefe instructor.
141.38 Aeropuertos.
141.39 Aviones.
141.41 Simuladores de vuelo, dispositivo sintético de vuelo y ayudas al entrenamiento.
141.43 Areas de instrucción de pilotos..
141.45 Instalaciones para entrenamiento en tierra.

Sección "C" – Curriculum y descripción del curso de entrenamiento

141.51 Aplicabilidad.
141.53 Resumen del curso de entrenamiento: Generalidades.
141.55 Resumen del curso de entrenamiento: Contenido.
141.57 Plan de estudios especial.

Sección "D" - Autoridad Examinadora

Ver página respectiva

Sección "E" - Reglas de Operación

141.71 Aplicabilidad.

141.73 Privilegios.
141.75 Requisitos de los aviones.
141.77 Limitaciones.
141.79 Instrucción de vuelo.
141.81 Entrenamiento en tierra.
141.83 Calidad de la instrucción.
141.85 Responsabilidades del jefe instructor.
141.87 Cambio del jefe instructor.
141.89 Mantenimiento de personal, instalaciones y equipos.
141.90 Bases satélites.
141.93 Inscripción.
141.95 Certificado de graduación.
141.101 Registro de entrenamiento.

Apéndices del RAD 141

Apéndice "A" - Curso de Certificación para Piloto Privado (Aviones).

141.A 1 Aplicabilidad.
141.A 2 Entrenamiento teórico.
141.A 3 Entrenamiento de vuelo.
14l .A 4 Vuelos solo.
141.A 5 Exámenes finales y parciales.

Apéndice "B" - Curso Teórico para la Certificación de Piloto Privado (Aviones).

141.B 1 Aplicabilidad.
141.B 2 Experiencia.
141.B 3 Entrenamiento teórico.
141.B 4 Entrenamiento de vuelo.
141.B 5 Exámenes parciales y finales.

Apéndice "C" - Curso de Vuelo por Instrumentos (Aviones).

141.C 1 Aplicabilidad.
141.C 2 Entrenamiento teórico.
141.C 3 Entrenamiento en vuelo.
141.C 4 Exámenes parciales y finales.

Apéndice "D" - Curso para la Certificación como Piloto Privado (Aviones).

141.D 1 Aplicabilidad.
141.D 2 Entrenamiento teórico.
141.D 3 Entrenamiento en vuelo.
141.D 4 Exámenes parciales y finales.

Apéndice "E" - Curso para el Examen Comercial (Aviones).

141.E 1 Aplicabilidad.
141.E 2 Experiencia.

141.E 3 Entrenamiento teórico.
141.E 4 Entrenamiento en vuelo.
141.E 5 Exámenes parciales y finales.

Apéndice "F" - Cursos para Helicópteros (Rotorcraft), Planeadores, Aeroplanos más Ligeros que el Aire y Aviones.

141.F 1 Aplicabilidad.
141.F 2 Requerimientos generales.
141.F 3 Helicópteros.
141.F 4 Planeadores.
141.F 5 Aviones mas livianos que el aire (Ultraliviano).
141.F 6 Curso de habilitación de aviones.

Apéndice "G" - Curso Teórico para una escuela de formación de pilotos.

141.G 1. Aplicabilidad.
141.G 2. Requisitos Generales.
141.G 3. Instrucción de Entrenamiento Teórico.
141.G 4. Examenes Parciales y Finales.

Apéndice "H" - Curso de Preparación de Exámenes.

141.H 1 Aplicabilidad.
141.H 2 Requisitos Generales.
141.H 3 Curso de Certificación como Instructor de Vuelo.
141.H 4 Cursos Adicionales de Instructor de Vuelo.
141.H 5 Curso Adicional para Calificación por Instrumentos: (aeroplano o helicóptero).
141.H 6 Curso para el Examen de Piloto de Transporte de Línea Aérea.
141.H 7 Certificado de Piloto, Curso de Refrescamiento de Calificaciones en Aviones o Vuelo por Instrumentos.
141.H 8 Curso de Operaciones de Aviones Agrícolas.
141.H 9 Curso para Helicóptero y Operaciones de Carga Externa.

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
ESCUELAS Y OTRAS AGENCIAS CERTIFICADAS
RAD 141

Sección "A" - Generalidades

141.1 Aplicabilidad.

Esta parte describe los requisitos para la emisión de certificados de escuelas para formación de pilotos, certificados provisionales de escuelas para formación de pilotos y certificaciones asociadas, asi como las reglas generales de operación para los titulares de dichos certificados y calificaciones.

141.3 Certificación Requerida.

Ninguna persona, podrá operar como una escuela certificada para formación de pilotos sin, o violando, un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, emitido al amparo de esta sección.

141.5 Certificado de escuela para formación de pilotos.

El solicitante recibe un certificado de escuela para formación de pilotos con calificaciones asociadas a esa certificación, si es que:

a) Cumple con los requisitos pertinentes de las secciones "A" y la "C" de este RAD;

b) Dentro de los 24 meses anteriores a la fecha de su aplicación, ha entregado y recomendado para el certificado de piloto y pruebas de calificación al menos a 10 candidatos para la obtención de certificados de pilotos y calificaciones y por lo menos 8 de los 10 más recientes graduados, examinados por el inspector de la Autoridad de Aviación Civil, o un examinador de piloto designado, han aprobado el examen en la primera instancia.

141.7 Certificado provisional de escuela para formación de pilotos.

Un solicitante, obtiene un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, con las calificaciones asociadas, si es que cumple los requisitos pertinentes de las secciones "A" y "C" de este RAD, pero no cumple con el requisito de actividades recientes de entrenamiento especificado en el párrafo 141.5 (b) de esta sección.

141.9 Autoridad Examinadora.

Un solicitante, obtiene una calificación de autoridad examinadora para su certificado de escuela para formación de pilotos, si es que cumple los requisitos de la sección "D" de este RAD.

141.11 Calificaciones de la escuela para formación de pilotos.

Las calificaciones asociadas, son emitidas mediante un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, especificando cada uno de los siguientes cursos que la escuela esté autorizada a impartir:

a) Cursos de certificación

1) Piloto privado;
2) Curso para el examen de piloto privado;
3) Certificación para vuelo por instrumentos;
4) Piloto comercial;
5) Curso para el examen de piloto comercial;
6) Calificación para aeronaves adicionales.

b) Curso en tierra para formación de pilotos:

1) Escuela en tierra para formación de pilotos.

c) Cursos para la preparación de exámenes.

1) Certificación para instructor de vuelo;
2) Calificación adicional para instructor de vuelo;
3) Calificación adicional para vuelo por instrumentos;
4) Certificación para piloto de transporte de línea aérea;
5) Curso de refrescamiento para pilotos;
6) Curso para operación de aviones agrícolas;
7) Curso para operación de helicópteros de carga externa.

141.13 Aplicación para la emisión, enmienda o renovación.

a) La aplicación para un certificado y calificación original, para una calificación adicional, o para la renovación de un certificado al amparo de esta sección es efectuada en un formulario y en la forma prescrita por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Una aplicación para la emisión o enmienda de un certificado o calificación, debe estar acompañada por tres copias del resumen de cada curso de entrenamiento propuesto, de que se requiera conseguir su aprobación.

141.15 Ubicación de las instalaciones.

No se emitirá un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, a una escuela que tenga una base u otras facilidades ubicadas fuera de la República Dominicana.

141.17 Duración de las certificaciones.

a) A menos que fuera suspendido, revocado o retirado, un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, expira:

1) A la finalización del 24vo mes posterior a aquel en el que se emitió o renovó; o

2) Con la excepción prevista en el párrafo (b) de esta sección, en la fecha en que ocurra cualquier cambio de la propiedad de la escuela o, las instalaciones sobre las que se basa esta certificación; o

3) En el momento en que se reciba una notificación de la Autoridad de Aviación Civil, indicando que la escuela ha incumplido, por un período mayor de sesenta (60) días, el mantener las instalaciones, aviones y el personal requerido por lo menos para uno de sus cursos aprobados.

b) Un cambio en la propiedad de una escuela de pilotos certificada o una escuela provisional de pilotos, no termina con la certificación si es que dentro de los treinta (30) días posteriores al cambio en la propiedad de esa escuela, se efectúa una aplicación para conseguir una enmienda apropiada a la certificación y, que ningún cambio en las instalaciones, personal de instructores o curso de entrenamiento esté involucrado.

c) Una calificación de autoridad examinadora, emitida a favor del titular de un certificado de escuela de pilotos expira en la fecha en que el certificado de escuela para formación de pilotos expire, sea retirado, suspendido o revocado.

141.18 Transporte de narcóticos, marihuana, drogas y otras sustancias estimulantes o depresivas.

Si el titular de un certificado emitido al amparo de esta sección, permite que cualquier aeronave de su propiedad o alquilada por ese titular se vea envuelta en cualquier operación que el titular del certificado, tenga conocimiento de que esté violando el RAD 91.19 (a), esa operación se constituirá en una base para suspender o cancelar el certificado.

141.19 Exhibición del certificado.

a) Cada titular de un certificado de escuela para formación de pilotos, o certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá exhibir ese certificado en un lugar de la escuela que, esté normalmente accesible al público y no se encuentre obstruido.

b) El certificado deberá ser puesto a disposición para su inspección a solicitud de la Autoridad de Aviación Civil.

141.21 Inspecciones.

Todo titular de un certificado emitido al amparo de esta sección, deberá permitir a la Autoridad de Aviación Civil inspeccionar su personal, instalaciones, equipos y registros para determinar su cumplimiento con el Reglamento Aeronáutico Dominicano y su elegibilidad para mantener dicha certificación.

141.23 Limitaciones de publicidad.

a) El titular de un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, no deberá efectuar ninguna afirmación o declaración falsa, relacionada a su certificación y calificaciones que, o diseñada para confundir a cualquier persona que esté considerando para tomar parte en esa escuela.

b) El titular de un certificado de escuela para formación de pilotos o de un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, no deberá publicar que la escuela está

certificada, salvo que diferencie claramente entre los cursos que han sido aprobados y aquellos que no lo han sido por la Autoridad de Aviación Civil.

c) El titular de un certificado de escuela para formación de pilotos o de un certificado provisional de escuela para formación de pilotos:

1) Que ha reubicado su escuela, deberá prontamente remover o retirar de los predios que ha dejado vacantes, todas las señales que indiquen que la escuela fue certificada por la Autoridad de Aviación Civil; o

2) Cuyo certificado haya expirado o haya sido retirado, suspendido o revocado, deberá prontamente retirar todas las indicaciones (incluyendo letreros), donde quiera que se encuentren ubicados, en sentido de que, la escuela se encuentra certificada por la Autoridad de Aviación Civil.

141.25 Oficinas comerciales y base de operaciones.

a) Todo titular de un certificado de escuela para formación de pilotos o de un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá mantener una oficina comercial principal con una dirección postal, a nombre del titular especificado en su certificado. La oficina comercial deberá contar con instalaciones y equipos que sean adecuados para mantener los archivos y los registros requeridos de la escuela, para operar el negocio de la escuela. La oficina no deberá ser compartida con, o utilizada por, otra escuela para formación de pilotos.

b) Todo titular de un certificado, deberá, antes de cambiar la ubicación de su oficina comercial o base de operaciones, notificar a la Autoridad de Aviación Civil de la nueva ubicación. La notificación deberá ser remitida en forma escrita al menos treinta (30) días antes de que se efectúe el cambio. Para efectuar el cambio en la base de operaciones de la escuela certificada, la notificación deberá estar acompañada por todas las enmiendas necesarias para el resumen de los cursos de entrenamiento aprobados del poseedor del certificado.

c) Ninguna escuela certificada, deberá conducir entrenamiento en ninguna base de operaciones diferente a la especificada en su certificado, hasta que:

1) La base haya sido inspeccionada y aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, que tenga jurisdicción sobre la escuela a ser utilizada por el poseedor del certificado; y

2) Los cursos de entrenamiento y cualquier enmienda relacionada, hayan sido aprobados para el entrenamiento en esa base.

141.27 Renovación de los certificados y las calificaciones.

a) **Certificados de la escuela para formación de pilotos.** El titular de un certificado de escuela para formación de pilotos, podrá solicitar la renovación del certificado con una anticipación no menor a treinta (30) días antes de que el certificado expire. Si la escuela cumple con los requisitos de esta sección para la emisión del certificado, su certificado es renovado por un plazo de veinticuatro (24) meses.

b) **Calificaciones de la escuela para formación de pilotos.** Toda calificación de escuela para formación de pilotos sobre un certificado de escuela para formación de pilotos, podrá ser renovada con aquel certificado por otros veinticuatro (24) meses, si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que la escuela cumple con los requisitos prescritos en esta parte para la emisión de la calificación.

c) Certificados provisionales de la escuela para formación de pilotos:

1) Un certificado provisional de escuela para formación de pilotos y cualquier calificación sobre ese certificado no podrá ser renovado. Sin embargo, el titular de ese certificado podrá solicitar un certificado de escuela para formación de pilotos con las calificaciones apropiadas en un período no menor a los treinta (30) días antes de que el certificado provisional expire. La escuela obtendrá la emisión de un certificado de escuela de pilotos, con las calificaciones apropiadas si cumple con los requisitos apropiadas de esta sección;

2) El titular de un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, no podrá solicitar nuevamente un certificado de escuela de pilotos por un período de al menos ciento ochenta (180) días posteriores a la fecha de su expiración.

Sección "B" - Requisitos de Personal, Aeronaves e Instalaciones

141.31 Aplicabilidad.

Esta sección describe los requisitos del personal y aeronaves para un certificado de escuela para formación de pilotos o para un certificado provisional de escuela para formación de pilotos. Al mismo tiempo, describe las instalaciones que un solicitante deberá tener disponibles en forma contínua para tener un certificado de escuela de pilotos.. Como se indica en esta sección, una persona tiene el uso contínuo de una instalación, incluyendo un aeropuerto, si tiene el uso de dicha instalación cuando la necesite como propietario, o bajo un acuerdo escrito que le otorgue ese uso por lo menos durante 6 meses calendario, desde la fecha de la aplicación para el certificado inicial o para una renovación de dicho certificado.

141.33 Personal.

a) Un solicitante de un certificado de escuela para formación de pilotos o certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá demostrar que:

1) Tiene instructores autorizados y personal adecuado, incluyendo un jefe de instructor para cada curso de entrenamiento, que estén calificados y sean competentes para desarrollar las responsabilidades que se les asigne;

2) Todo despachador, operador de aeronave, tripulante de línea aérea y empleado de servicios, que haya sido instruído en los procedimientos y responsabilidades de su empleo (el personal calificado en operaciones podrá desenvolverse en más de una función en una escuela de pilotos o una escuela provisional de pilotos); y cada instructor de tierra o vuelo tenga un certificado de instructor de tierra o vuelo apropiado, con calificaciones para el curso de instrucción y cualquier aeronave utilizada en ese curso;

3) Todo instructor, que imparta instrucción de tierra y/o vuelo, tiene un certificado de instructor de tierra o vuelo, como se requiere, con calificaciones para el curso de instrucción y para cualquier avión utilizado en ese curso.

b) Un solicitante para un certificado de escuela para formación de pilotos o certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá designar un jefe de instructor para cada curso de entrenamiento que cumpla con los requisitos de la sección 141.35. Cuando sea necesario, el solicitante también deberá designar por lo menos, un instructor que asista al jefe de instructor y reemplace a dicho jefe instructor en su ausencia. Un jefe de instructor o su asistente, podrán ser asignados para atender en esa instalación más de un curso aprobado pero no en otras escuelas.

141.35 Calificaciones para el jefe instructor.

a) Para ser elegible a una designación como jefe instructor de vuelo para un curso de entrenamiento, una persona deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1) Poseer un certificado de piloto comercial o piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo;

2) Cumplir con los requisitos de experiencia reciente de piloto al mando del RAD 61.57;

3) Aprobar un examen oral sobre métodos de enseñanza, provisiones aplicables del AIP, y sobre los objetivos y estándares de cumplimiento del curso aprobado, del curso al cual la persona desea obtener designación;

4) Aprobar satisfactoriamente una prueba de proficiencia, demostrando satisfactoriamente habilidad y capacidad para impartir instrucción sobre los procedimientos y maniobras de vuelo apropiadas para ese curso; y

5) Cumplir con los requisitos aplicables de los párrafos (b),(c) y (d) de esta sección; sin embargo, un jefe instructor para vuelo en un curso de entrenamiento para planeadores, globos aerostáticos o dirigibles, solamente tiene como requerimiento el poseer el 40% de las horas requeridas en los párrafos (b) y (c) de esta sección.

b) Para un curso de entrenamiento dirigido a la emisión de un certificado o calificación de piloto privado, un jefe instructor de vuelo deberá tener:

1) Por lo menos, un certificado de piloto comercial o piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo, cada uno con la calificación para la categoría y clase de aeronave utilizada en el curso;

2) Por lo menos 1,000 horas de vuelo como piloto al mando (PIC);

3) Experiencia en la instrucción primaria de vuelo adquirida como instructor certificado de vuelo:

i) 2 años y un total de 500 horas de vuelo; o

ii) 1.000 horas de vuelo.

c) Para un curso de entrenamiento diseñado para la emisión de calificaciones de vuelo por instrumentos, o calificaciones con privilegios de instrumentos, un jefe instructor de vuelo debe tener por lo menos:

1) Un certificado de piloto comercial o piloto de transporte de línea aérea, un certificado válido de instructor de vuelo, cada uno con las calificaciones correspondientes al vuelo con instrumentos;

2) Por lo menos cien (100) horas de vuelo, bajo condiciones instrumentales reales o simuladas;

3) Por lo menos mil (1,0009) horas como piloto al mando:

4) Experiencia como instructor de vuelo o instrumentos, adquirida ya sea como, instructor certificado de vuelo por instrumentos o como instructor en un programa básico de piloto militar o un programa de entrenamiento de vuelo por instrumentos o una combinación de los anteriores, consistente de por lo menos:

i) Dos años y un total de 250 horas de vuelo; o

ii) 400 horas de vuelo.

d) Para un curso de entrenamiento, diferente a aquellos diseñados para la emisión de un certificado o calificación de piloto privado o calificaciones con privilegios de instrumentos, un instructor en jefe deberá tener:

1) Por lo menos un certificado de piloto comercial o piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo, cada uno con una calificación en la categoría y clase de aeronave utilizada en el curso de entrenamiento y, para un curso de entrenamiento que utilice aeroplanos o dirigibles, una calificación para vuelo por instrumentos sobre el certificado de piloto comercial del instructor.

2) Al menos 2.000 horas de vuelo como piloto al mando.

3) Experiencia de instrucción de vuelos adquirida ya sea como un instructor certificado de vuelo:

i) Tres años y un total de 1.000 horas de vuelo; o

ii) 1.500 horas de vuelo.

e) Para ser elegible para una designación como jefe instructor para un curso de escuela en tierra, una persona deberá tener un año de experiencia como instructor de escuela en tierra en una escuela de piloto certificada.

141.36 Calificaciones para el asistente del jefe instructor.

a) Para ser elegido a una designación como asistente del jefe instructor para un curso de entrenamiento, se deberá cumplir los siguientes requisitos:

1) Poseer un certificado de piloto comercial o de piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo;

2) Cumplir con los requisitos del RAD 61.57, relativos a la experiencia reciente como piloto al mando;

3) Aprobar un examen oral sobre métodos de enseñanza, provisiones aplicables del AIP y sobre los objetivos y estándares del curso aprobado al cual la persona desea ser designada.

4) Aprobar un examen de vuelo relacionado con los procedimientos y maniobras de vuelo apropiadas a ese curso; y

5) Cumplir con los requisitos aplicables de los párrafos (b),(c) y (d) de esta sección. Sin embargo, un asistente del jefe de vuelo para un curso para entrenamiento en planeadores, globos aerostáticos o dirigibles, solamente debe tener 40% de las horas requeridas en los párrafos (b) y (c) de esta sección.

b) Para un curso de entrenamiento diseñado para la emisión de un certificado o calificación de piloto privado, un asistente del jefe instructor de vuelo debe tener:

1) Por lo menos, un certificado de piloto comercial o de piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo, cada uno con una calificación para la categoría y clase de aeronave utilizada en ese curso.

2) Por lo menos quinientas (500) horas como piloto al mando.

3) Experiencia en instrucción de vuelo primario, adquirida como instructor certificado de vuelo o un instructor en un programa de entrenamiento de piloto militar primario o una combinación de los anteriores, consistente de por lo menos:

i) Un año y un total de doscientos cincuenta (250) horas de vuelo;

ii) Quinientas (500) horas de vuelo.

c) Para un curso de entrenamiento diseñado para la emisión de una calificación para vuelo instrumentado o una calificación con privilegios instrumentales, un asistente de jefe instructor de vuelo deberá tener:

1) Por lo menos, un certificado de piloto comercial o certificado de transporte de línea aérea y un certificado de instructor de vuelo válido cada uno con las calificaciones apropiadas para vuelo instrumental;

2) Por lo menos cincuenta (50) horas de tiempo de vuelo en condiciones reales o simuladores de vuelo instrumental;

3) Al menos quinientas (500) horas como piloto al mando;

4) Experiencia como instructor de vuelo por instrumentos adquiridos, ya sea como instructor de un programa de piloto básico por instrumentos o un programa de entrenamiento de vuelo por instrumentos o una combinación de los anteriores, consistente en por lo menos:

i) Un año y un total de ciento veinticinco (125) horas de vuelo; o

ii) 200 horas de vuelo.

d) Para un curso de entrenamiento, diferente a aquellos diseñados para la emisión de un certificado de piloto privado o calificación de piloto privado o una calificación de vuelo instrumental o con privilegios instrumentales, un asistente de jefe instructor debe tener:

1) Por lo menos, un certificado de piloto comercial o piloto de transporte de línea aérea y un certificado válido de instructor de vuelo, cada uno con calificaciones para la categoría y clase de aeronaves utilizadas en ese curso en entrenamiento y para un curso de entrenamiento en aeroplanos o dirigibles, una calificación de vuelo para instrumentos sobre el certificado de piloto comercial del instructor;

2) Por lo menos mil (1,000) horas de vuelo como piloto al mando;

3) Experiencias de vuelo o instructor en un programa primario de piloto militar o un programa de entrenamiento básico de vuelo o una combinación de los anteriores, consistente de por lo menos:

i) Un año y medio y un total de quinientas (500) horas de vuelo; o

ii) setecientas cincuenta (750) horas de vuelo.

e) Para ser elegido en una designación como asistente del jefe instructor para un curso de una escuela en tierra, una persona debe tener un año de experiencia como instructor de escuela en tierra en una escuela certificada de piloto.

141.38 Aeropuertos.

a) El candidato a un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, debe demostrar que dispone de un uso continuo de cada aeropuerto en el que se originen vuelos de entrenamiento.

b) Cada aeropuerto utilizado para entrenamiento con aeroplanos y planeadores, deberá tener por lo menos una pista o área de despegue, que le permita a los aeroplanos de entrenamiento efectuar despegues o aterrizajes normales con peso bruto completo:

1) Bajo condiciones de vientos calmados (no más de cinco (5) millas por hora) condiciones y temperaturas iguales al promedio de temperaturas elevadas para el mes más caluroso del año en el área de operaciones;

2) Despejar todos los obstáculos de la ruta de despegue del vuelo, de por lo menos 50 pies;

3) Con la operación de la planta generadora, tren de aterrizaje y flaps, si se aplican, recomendada por el fabricante; y

4) Con una transición suave desde el despegue a la mejor tasa de velocidad de ascenso sin habilidades o técnicas excepcionales de piloto.

c) Todo aeropuerto, deberá tener un indicador de la dirección del viento que sea visible desde las puntas de cada pista al nivel del suelo.

d) Todo aeropuerto, deberá tener un indicador de la dirección de tráfico cuando ese aeropuerto no tenga una torre de control en operaciones.

e) Todo aeropuerto, utilizado para vuelos de entrenamiento nocturnos, deberá tener luces de pista permanentes.

141.39 Aviones.

Un solicitante para un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá demostrar que cada avión utilizado por esa escuela para la instrucción de vuelos y para vuelos, cumple con los siguientes requisitos:

a) Debe encontrarse registrado como avión civil de la República Dominicana;

b) Excepto para aquellos aparatos, utilizados en instrucción de vuelo y vuelos sólo en cursos de entrenamiento para operaciones agrícolas, operaciones de carga externa y operaciones en áreas de trabajo similares, deberán ser certificadas en la categoría estándar de aeronavegabilidad;

c) Debe recibir mantenimiento e inspecciones, de acuerdo con los requisitos del RAD 91, que se apliquen al avión utilizado para dar la instrucción de vuelo;

d) Para su uso en la instrucción de vuelo, deberá haber por lo menos un aparato biplaza con controles de potencia del motor y controles de vuelo que sean fácilmente alcanzados y operados en una forma normal desde ambas plazas de piloto;

e) Para su uso en operaciones IFR en ruta y aproximaciones instrumentales, deberá estar equipado y mantenido para operaciones IFR. Sin embargo, para la instrucción relacionada con el control y las maniobras de precisión de una aeronave por referencia a los instrumentos, el aparato deberá ser equipado de acuerdo a los requisitos del curso aprobado de entrenamiento.

141.41 Simuladores de vuelo, dispositivo sintético de vuelo y ayudas al entrenamiento.

Un solicitante para un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, debe demostrar de que sus entrenadores de tierra y equipos y ayudas de entrenamiento cumplan con los siguientes requisitos.

a) Simulador de vuelo para piloto:

1) Todo simulador de vuelo, utilizado para obtener el máximo de los créditos de entrenamiento de vuelo, permitido en el plan de estudios aprobado de un curso de entrenamiento de piloto, deberá tener:

i) Una estación o cabina cerrada de piloto que acomode uno o más miembros de tripulación;
ii) Controles para simular la rotación del entrenador alrededor de tres ejes;

iii) Los instrumentos y equipos mínimamente requeridos para aeronaves autopropulsadas del RAD 91.205, para el tipo simulado de operaciones de vuelo;

iv) Para instrucción VFR, los medios para simular condiciones visuales de vuelo, incluído el movimiento del entrenador, o proyecciones, o modelos operados por los controles de vuelo; y

v) Para instrucción IFR, medios para grabar la ruta del vuelo simulado por el entrenador.

2) Los demás simuladores de vuelo, aparte de aquellos cubiertos en el párrafo (a)(1) de esta sección, deberán tener:

i) Una estación de piloto o cabina incluída, con capacidad para uno o más miembros de tripulación;

ii) Controles para simular la rotación del entrenador aproximadamente de tres ejes; y

iii) La instrumentación y equipo mínimamente requerido, para aeroplanos autopropulsados descritos en el RAD 91.205 de este Reglamento, para el tipo de operaciones de vuelos a ser simulados.

b) Ayudas de entrenamiento y equipos.

Toda ayuda de entrenamiento incluyendo cualquier tipo de audiovisuales, tablas, cartas o componentes de aviones listados en el resumen aprobado del curso de entrenamiento deberán ser precisos y apropiados para el curso en el que serán usados, aprobados por la Autoridad de Aviación Civil.

141.43 Areas de instrucción de pilotos.

a) Un solicitante para un certificado de escuela para formación de pilotos o certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá demostrar que tiene el uso contínuo de un área de instrucción localizada en cada aeropuerto en el que se originen vuelos de entrenamiento, esto es:

1) Adecuadas para alojar a los estudiantes que se encuentran esperando a realizar sus vuelos de entrenamiento;

2) Organizada y equipada para conducir las instrucciones a los pilotos; y

b) Un área de instrucción requerida por el párrafo (a) de esta sección, no podrá ser utilizada por el solicitante, si es que se encuentra disponible para su uso por parte de cualquier otra escuela para formación de pilotos durante el período en que es requerida por el solicitante.

141.45 Instalaciones para entrenamiento en tierra.

Un solicitante para un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, deberá demostrar que cada salón o cabina de entrenamiento o cualquier otro espacio utilizado para propósitos de instrucción, se encuentra iluminado y ventilado para cumplir con los códigos locales de construcciones, sanidad y salud.

Adicionalmente, la instalación de entrenamiento, deberá estar ubicada de tal manera que los estudiantes en esas instalaciones no se encuentren distraídos por el entrenamiento realizado en otras salas, o por operaciones de vuelo y mantenimiento realizados en el aeropuerto.

Sección "C" - Curriculum y Descripción del Curso de Entrenamiento

141.51 Aplicabilidad.

Esta sección describe el plan de estudios y el resumen de los requisitos del curso para la emisión de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto y sus calificaciones.

141.53 Resumen del curso de entrenamiento: Generalidades.

a) Generalidades.

Un solicitante a un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos deberá obtener la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil y el resumen requerimientos de cada curso de entrenamiento, para el que el candidato esté solicitando certificación y calificación.

b) Aplicación.

Una solicitud de aprobación de un resumen de un curso de entrenamiento inicial o enmendado, será efectuada en triplicado, en la oficina de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Deberá ser efectuada por lo menos treinta (30) días antes de la fecha, en que cualquier curso de entrenamiento o enmienda al mismo se encuentre programada para comenzar. Una solicitud para una enmienda a un curso de entrenamiento aprobado, deberá ser acompañada por tres copias de las páginas del resumen del curso en las que se encuentre la enmienda requerida.

141.55 Resumen del curso de entrenamiento: Contenido.

a) Generalidades.

El resumen de cada curso de entrenamiento para el que se requiera aprobación, deberá cumplir con el plan de estudios mínimo para ese curso, prescrito en el apéndice apropiado de esta sección y, deberá contener la siguiente información:

1) Una descripción de cada aula a ser utilizada para el entrenamiento en tierra, incluyendo su tamaño y el número máximo de estudiantes que podrá ser instruído en el aula al mismo tiempo;

2) Una descripción de cada tipo de ayudas audiovisuales, proyectoras, grabadoras de cintas, componentes de aviones y otras ayudas especiales de entrenamiento utilizadas para el entrenamiento en tierra;

3) Una descripción de cada simulador de vuelo utilizado para la instrucción;

4) Una lista de los aeropuertos en los que se originarán vuelos de entrenamientos y una descripción de las instalaciones, incluyendo las áreas de instrucción de

pilotos que se encuentren disponibles para su uso por parte de los estudiantes y el personal de operaciones en cada uno de esos aeropuertos;

5) Una descripción del tipo de aviones, incluyendo cualquier tipo de equipo especial utilizado para cada fase de instrucción;

6) Las calificaciones y grados certificados mínimos, de cada instructor, utilizados para entrenamiento de vuelo o de tierra.

b) Programa de entrenamiento.

En adición a los items especificados en el párrafo (a) de esta sección, el resumen del curso, deberá incluir un programa de entrenamiento que incluya por lo menos la siguiente información:

1) El certificado y calificaciones de piloto, si los hubiera, el certificado médico, si fuera necesario, y el entrenamiento, experiencia de piloto y conocimientos, requeridos para su ingreso al curso;

2) Una descripción de cada lección, incluyendo sus objetivos y estándares, y la unidad de medida de aprendizaje de cada estudiante que se derive de cada lección o curso;

3) La etapa de entrenamiento (incluyendo los estándares relativos), normalmente completada dentro de cada período de entrenamiento de no más de noventa (90) días;

4) Una descripción de los exámenes y revisiones, utilizadas para medir el grado de aprendizaje de cada estudiante en cada etapa de entrenamiento.

141.57 Plan de estudios especiales.

Un solicitante de un certificado de escuela para formación de pilotos o un certificado provisional de escuela para formación de pilotos, podrá solicitar aprobación para conducir un curso especial de entrenamiento de pilotaje que no se haya descrito su programa de estudios en los apéndices de esta sección, si demuestra que el curso especial de entrenamiento de piloto, contiene características que puedan equipararse a un nivel de competencia igual a la alcanzada por el plan de estudios, descrito en los apéndices de esta sección o los requisitos del RAD 61 de este Reglamento.

Sección "D" - Autoridad Examinadora.

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Sección "E" - Reglas de Operación

141.71 Aplicabilidad.

Esta sección, describe las reglas de operación que son aplicables a una escuela de pilotos o a una escuela provisional de pilotos certificada, al amparo de las provisiones de esta sección.

141.73 Privilegios.

a) El titular de un certificado de escuela de pilotos o un certificado provisional de escuela de piloto podrá publicar y conducir cursos aprobados de entrenamiento de pilotos, de acuerdo con el certificado y las calificaciones que ostenta.

141.75 Requisitos de los aviones.

a) Una lista de revisión de pre-despegue y pre-aterrizaje y el manual de operador de la aeronave (si es que está provisto por el fabricante) o copias de los manuales, si se otorgan a cada estudiante que se encuentran utilizando el aparato, deben hallarse en cada avión utilizado para la instrucción de vuelo y vuelos solo.

b) Todo avión utilizado para instrucción de vuelo y vuelos solo, deberá tener un certificado estándar de aeronavegabilidad, excepto que un aparato certificado en la categoría restringida sea utilizado para entrenamiento de vuelo y vuelo solo, conducido bajo cursos especiales para operación de aviones agrícolas, operaciones de carga externa y operaciones similares de trabaja aéreo, si es que su uso para entrenamiento no se encuentra prohibido por las limitaciones operativas de esa aeronave.

141.77 Limitaciones.

a) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, no podrá emitir un certificado de graduación a un estudiante, ni podrá recomendar a un estudiante para la obtención de un certificado o calificación de piloto, a menos que el estudiante haya completado el entrenamiento especificado en el curso de entrenamiento de la escuela y aprobado los exámenes finales requeridos por la Autoridad de Aeronáutica Civil.

b) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, no podrá otorgar graduación a un estudiante de un curso de entrenamiento, a menos que ese estudiante haya completado todos los requisitos curriculares de ese curso. Un estudiante, podrá obtener créditos no superiores a la mitad de los requisitos curriculares, con experiencia o conocimientos previos basados en un examen o revisión apropiada de vuelo efectuado por la escuela. Los créditos por cursos, podrán ser transferidos de una escuela certificada a otra, la escuela receptora de esos créditos deberá determinar la cantidad de créditos a ser transferida, basada en una revisión de vuelo o examen escrito o ambos tomados al estudiante. Los créditos por entrenamiento e instrucción recibidos en otra escuela, no podrán ser otorgados a menos que:

1) La otra escuela ostente un certificado emitido al amparo de esta sección y

certifique la clase y cantidad de entrenamiento y el resultado de cada etapa y el examen final tomado a ese estudiante;

2) La instrucción y entrenamiento, hayan sido conducidos por esa otra escuela de acuerdo con el curso aprobado del entrenamiento de esa escuela; y

3) Que el estudiante, se haya inscrito en el curso de entrenamiento aprobado de esa escuela antes de haber recibido la instrucción y el entrenamiento .

141.79 Instrucción de vuelo.

a) Ninguna persona que no sea un instructor de vuelo que tenga las calificaciones y certificaciones mínimas especificadas en el resumen de curso de entrenamiento aprobado podrá dar instrucción de vuelo a un estudiante bajo un programa de entrenamiento aprobado.

b) Ningún estudiante de pilotaje, podrá recibir autorización para comenzar un vuelo de práctica solo, desde un aeropuerto, hasta que el vuelo haya sido aprobado por un instructor autorizado de vuelo que se encuentre presente en ese aeropuerto.

c) Cada jefe instructor de vuelo deberá completar por lo menos una vez cada doce meses, un curso de refrescamiento de instructor de vuelo aprobado que contenga instrucciones de vuelo y de tierra o ambos.

d) Cada instructor de vuelo asignado a un curso aprobado de entrenamiento, deberá completar satisfactoriamente una revisión de vuelo conducida por el jefe instructor de vuelo designado para la escuela para la cual trabaja. Deberá también satisfactoriamente, completar su chequeo de vuelo cada doce (12) meses a partir del mes en el que la revisión inicial es otorgada adicionalmente, deberá satisfactoriamente cumplir un chequeo de vuelo en cada tipo de aeronave en la que él imparta instrucción.

e) Un instructor no podrá ser tomado en cuenta en un curso aprobado de entrenamiento, hasta que haya revisado los objetivos y los estándares relacionados con ese curso por parte del jefe instructor y su asistente designado.

141.81 Entrenamiento en tierra.

a) Con excepción de las provisiones del párrafo (b) de esta sección, cada instructor utilizado para entrenamiento en tierra en un curso aprobado de entrenamiento, deberá ostentar un certificado de instructor de vuelo o tierra con una calificación apropiada a ese curso de entrenamiento.

b) Una persona que no cumpla con los requisitos del párrafo (a) de esta sección, podrá ser utilizada para entrenamiento en tierra en un curso aprobado de entrenamiento si es que:

1) El jefe instructor para ese curso de entrenamiento, lo encuentra calificado para impartir esa instrucción; y

2) La instrucción, es impartida bajo la directa supervisión del jefe instructor o el asistente del jefe instructor que se encuentre presente en la base, cuando la

instrucción está siendo impartida.

c) Un instructor no podrá ser tomado en cuenta en el curso apropiado de entrenamiento, hasta que haya sido informado en relación a los objetivos y estándares de ese curso con el jefe instructor designado o su asistente.

141.83 Calidad de la instrucción.

a) Cada titular de un certificado de escuela de piloto o certificado provisional de escuela de piloto- deberá cumplir el curso aprobado de entrenamiento y deberá proveer entrenamiento e instrucción de tal calidad por lo menos 4 de los 5 estudiantes o graduados de esa escuela más recientemente examinados por el inspector de la Autoridad de Aviación Civil o examinador designado de pilotaje, aprobaron en su primer intento cualquiera de los siguientes:

1) Un examen para certificado o calificación de pilotaje o para un privilegio de operación apropiado al curso del cual el estudiante se haya graduado; o

2. Un examen otorgado a un estudiante para determinar su competencia y conocimientos sobre una etapa completada del curso de entrenamiento al que se haya inscrito.

b) El incumplimiento de una escuela de piloto o escuela provisional de piloto para mantener la calidad de la instrucción especificada en el párrafo (a) de esta sección será considerado coso una base para la suspensión o revocación del certificado ostentado por esa escuela por la Autoridad de Aviación Civil.

c) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto deberá permitir a la Autoridad de Aviación Civil que efectúe cualquier revisión de vuelo o examen a los estudiantes para determinar el cumplimiento con el curso aprobado de entrenamiento y la calidad de su instrucción y entrenamiento. Un chequeo de vuelo conducido bajo las provisiones de este párrafo, estará basado en los estándares prescritos en el curso aprobado de entrenamiento de la escuela. Sin embargo, si el estudiante ha completado un curso de entrenamiento para un certificado o calificación de pilotaje, el examen de vuelo se basará en los estándares prescritos en el RAD 61 de este Reglamento.

141.85 Responsabilidades del jefe instructor.

a) Toda persona designada come jefe instructor para una escuela certificada de pilotaje o una escuela provisional de pilotaje, será responsable de:

1) Certificar los registros de entrenamiento los certificados de graduación, los reportes de exámenes finales y por etapas (parciales), y las recomendaciones de los estudiantes;

2) Efectuar un examen inicial de aptitud de cada instructor, antes de que éste comience a impartir instrucción en un curso aprobado, esto es, por lo menos una vez cada doce (12) meses a partir del mes en el que se efectuó el examen inicial de aptitud;

3) Conducir cada examen parcial o final, que se tome a los estudiantes inscritos en un curso aprobado de instrucción; y

4) Mantener las técnicas de entrenamiento, los procedimientos y los estándares de la escuela al nivel aceptable para la Autoridad de Aeronáutica Civil.

b) El jefe instructor o el asistente designado al jefe instructor, deberán estar disponibles físicamente en la escuela de piloto o, si no se encuentran en la escuela, por teléfono, radio u otro medio electrónico durante el tiempo en el que la instrucción es impartida en un curso aprobado de entrenamiento.

141.87 Cambio del jefe instructor.

a) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, deberá notificar inmediatamente por escrito a la Autoridad de Aviación Civil sobre cualquier cambio en la designación del jefe instructor de un curso aprobado de entrenamiento.

b) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, podrá, luego de proveer la notificación requerida en el párrafo (a) de esta sección, y sujeto a la designación y aprobación de otro jefe instructor, impartir entrenamiento o instrucción sin un jefe instructor para ese curso de entrenamiento durante un periodo no mayor a sesenta (60) días. Sin embargo, durante ese tiempo, cada examen final o parcial de un estudiante inscrito en ese curso aprobado de entrenamiento, deberá ser tomado por un inspector de la Autoridad de Aviación Civil o un examinador designado de pilotos.

141.89 Mantenimiento de personal, instalaciones y equipos.

El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, no podrá impartir instrucción o entrenamiento a un estudiante inscrito en un curso aprobado de entrenamiento, a menos que:

a) Cada aeropuerto, aeronave e instalación necesaria para esa instrucción o entrenamiento, cumpla los estándares especificados en el resumen del curso aprobado de entrenamiento del titular y los requisitos apropiados de esta sección.

b) Con excepción de lo establecido en la sección 141.87, todo instructor o jefe de instructor cumpla las calificaciones especificadas en el curso aprobado de entrenamiento del titular y los requisitos apropiados a esta sección.

141.90 Bases satélites.

El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado povisional de escuela de piloto, podrá impartir entrenamiento de vuelo o tierra e instrucción en un curso aprobado de entrenamiento en una base diferente a la base principal de sus operaciones, siempre que:

a) Un asistente de jefe instructor sea designado para cada base satélite, y ese asistente del jefe instructor, deberá estar disponible físicamente en esa escuela de piloto satélite o si no se encuentra en la base, por teléfono, radio u otro medio electrónico durante el tiempo en el que la

instrucción sea impartida para un curso de entrenamiento;

b) El aeröpuerto, las instalaciones y el personal utilizado en esa base satélite cumplan los requisitos apropiados de esta sección, y el programa de sus cursos aprobados de entrenamiento;

c) Los instructores se encuentran bajo la directa supervisión del jefe instructor de vuelo o del asistente del jefe instructor de vuelo, para los cursos correspondientes de entrenamiento, quienes estarán disponibles para consultas de acuerdo con el párrafo 141.65(b); y

d) La Autoridad de Aeronáutica Civil sea notificada por escrito que en el referido lugar se esta impartiendo instrucción o entrenamiento por más de siete (7) días consecutivos.

141.93 Inscripción.

a) El titular de un certificado de escuela de piloto o certificado provisional de escuela de piloto, deberá proveer a cada estudiante al memento de su inscripción en cada curso aprobado de entrenamiento, con lo siguiente:

1) Un certificado de inscripción conteniendo:

i) El nombre del curso en el que se inscribe y la fecha de esa inscripción;

ii) La fecha de esa inscripción.

2) Una copia del programa (Syllabus) requerido en el párrafo 141 .5 (b);

3) Una copia de las prácticas y procedimientos de seguridad desarrollados por la Escuela en relación al uso de sus instalaciones y la operación de sus aviones, incluyendo instrucciones sobre lo siguiente:

i) Los mínimos atmosféricos requeridos por la Escuela para vuelos duales y solos;

ii) Los procedimientos para el encendido y carreteo de aviones sobre la rampa;

iii) Precauciones y procedimientos para caso de incendio;

iv) Procedimientos de redespacho sobre y desde los aeropuertos luego de aterrizajes no programados;

v) Discrepancias en aviones;

vi) Aseguramiento de aviones cuando no se encuentren en uso;

vii) Requisitos de combustible para vuelos locales e internacionales;

viii) Prevención de colisión con otros aviones en vuelo y en tierra;

ix) Limitaciones de altitud mínima e instrucciones sobre aterrizajes de emergencia simulados.

x) Descripción y uso de las áreas designadas para práctica.

b) El titular de un certificado de escuela de piloto o de un certificado provisional de escuela de piloto, deberá, dentro de los cinco (5) días posteriores a la fecha de inscripción, remitir una copia de cada certificado de inscripción requerido por el párrafo (a)(1) de esta sección, a las oficinas de la Autoridad de Aviación Civil.

141.95 Certificado de graduación.

a) El titular de un certificado de escuela de piloto o de un certificado provisional de escuela de piloto, deberá emitir un certificado de graduación a cada estudiante que complete su curso aprobado de entrenamiento

b) El certificado deberá estar emitido a nombre del estudiante a la finalización del curso de entrenamiento y deberá contener al menos la siguiente información:

1) El nombre de la escuela y el número del certificado de la escuela;

2) El nombre del graduado al que le fue emitido el certificado;

3) El curso de entrenamiento para el que fue emitido el certificado;

4) La fecha de graduación;

5) Una certificación, afirmando que el estudiante ha completado satisfactoriamente cada etapa requerida del curso aprobado de entrenamiento incluyendo los exámenes para esas etapas;

6) Una certificación de la información contenida en ese certificado, efectuado por el jefe instructor de ese curso de entrenamiento;

7) Una certificación, que demuestre el entrenamiento en vuelos internacionales que el estudiante ha recibido en el curso de entrenamiento.

141.101 Registro de entrenamiento.

a) Todo titular de un certificado de escuela de piloto o certificado provisional de escuela de piloto, deberá establecer y mantener registros actualizados y precisos sobre la participación y progreso de cada estudiante inscrito en un curso aprobado de entrenamiento, conducido por la escuela (el libro diario o bitácora- de la escuela no es aceptable para llevar estos registros). 31 registro deberá incluir:

1) La fecha de inscripción del estudiante;

2) Un registro cronológico de la asistencia del estudiante, las materias y las

operaciones de vuelo cubiertas en su entrenamiento e instrucción, y los nombres y las calificaciones obtenidas en todos los exámenes tomados por el estudiante; y

3) La fecha en que el estudiante se graduó, concluyó su entrenamiento o fue transferido a otra escuela.

b) Cuando un estudiante se gradúa, termina su entrenamiento o es transferido a otra Escuela, sus registros deberán estar certificados para el efecto por el jefe instructor.

c) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, deberá conservar los registros de cada estudiante requeridos por esta sección por lo menos por un lapso de un ano a partir de la fecha en la que el estudiante se gradúe del curso al que pertenece el registro, termine su participación en ese curso o sea transferido a otra escuela.

d) El titular de un certificado de escuela de piloto o un certificado provisional de escuela de piloto, deberá, a requerimiento del estudiante, poner a su disposición una copia de sus registros.

Apéndice "A" – Curso de Certificación para Piloto Privado (Aviones)

141.A.1 Aplicabilidad.

Este Apéndice, describe un plan de estudios mínimo para el curso de certificación de piloto privado (aviones) requerido por la sección 141.55.

141.A 2. Entrenamiento Teórico.

El curso debe consistir de por lo menos treinta y cinco (35) horas de instrucción teórica en las siguientes materias:

a) Reglamento Aeronáutico Dominicano aplicable a los privilegios, limitaciones y operaciones de vuelo para piloto privado; y el sistema de circulares informativas de la Autoridad de Aviación Civil.

b) Navegación VFR, utilizando comandos del cálculo de posición por estima y radioayudas.

c) El reconocimiento de situaciones atmosféricas críticas desde tierra y en vuelo y la consecución y uso de reportes y pronósticos del tiempo atmosférico aeronáutico.

d) La operación segura y eficiente de los aviones, incluyendo operaciones en aeropuertos de alto tráfico, precauciones para la prevención de colisiones y los procedimientos de radio comunicaciones.

e) Alertas de pérdidas de sustentación entrada en barrenas tirabuzones y técnicas para la recuperación y salida de barrenas .

141.A 3 Entrenamiento de vuelo.

a) El curso deberá consistir de por lo menos cuarenta (40) horas del entrenamiento de vuelo listado en esta sección y en la sección 4 de este Apéndice. La instrucción en un entrenador (simulador) que cumpla con los requerimientos del párrafo 141.41 (a) (1), será acreditada por el equivalente de no más de cinco (5) de las treinta y cinco 35 horas requeridas de tiempo de vuelo.

b) Cada vuelo de entrenamiento, deberá incluir una instrucción pre-vuelo y una crítica post vuelo del estudiante por parte del instructor asignado a ese vuelo.

c) El entrenamiento de vuelo, deberá consistir de por lo menos veinte (20) horas de instrucción en las siguientes materias:

1) Operaciones pre-vuelo, incluyendo determinación de peso y balance, inspección de línea, encendido y partidas (run -ups), y servicios (mantenimiento) al avión;

2) Operaciones de aeropuerto y flujo de tráfico (dirección del tráfico), incluyendo operaciones en aeropuertos controlados, radio-comunicaciones y precauciones para la prevención de colisiones;

3) Maniobras en vuelo por referencia a objetos en tierra;

4) Vuelo a bajas velocidades con distracciones reales, reconocimiento y recuperación de pérdidas de sustentación (stalls), ingresados a partir de vuelo derecho y de giros;

5) Aterrizaje y despegue normal y con vientos cruzados;

6) Control y maniobra de un avión solamente por referencia de instrumentos, incluyendo ascensos y descensos de emergencia utilizando radio ayudas y directivas (datos) del radar;

7) Vuelos dentro del territorio (cross-country), utilizando navegación aérea, posición a la estima y radio ayudas, incluyendo un vuelo dual de dos horas, una parte del cual deberá efectuarse sobre aerovías nacionales;

8) Aterrizajes y despegues de alto rendimiento (performance).

9) Vuelo nocturno solo, incluyendo cinco (5) despegues y aterrizajes y navegación VFR;

10) Operaciones de emergencia, incluyendo funcionamiento defectuoso de aviones y equipos, procedimientos de comunicación y emergencia de seguir volando sin aterrizar (go-arounds).

141.A 4. Vuelos solo.

El curso deberá proveer de por lo menos quince (15) horas solo, incluyendo:

a) Práctica de vuelos solo, supervisadas sobre todas las operaciones de vuelo VFR para las que la instrucción de vuelo es requerida (exceptuando emergencias simuladas) para desarrollar competencia, habilidad y confianza.

b) Vuelos dentro del territorio:

1) Diez (10) horas de vuelos dentro del territorio, cada vuelo con un aterrizaje en un punto distante más de cuarenta (40) millas náuticas del punto original de partida. Un vuelo deberá ser de por lo menos docientas (200) millas náuticas con aterrizajes en un mínimo de tres (3) puntos, uno de los cuales deberá estar, a por lo menos cien (100) millas náuticas de distancia del punto original de partida.

141.A 5 Exámenes finales y parciales.

a) Todo estudiante inscrito en un curso de certificación para piloto privado, deberá aprobar satisfactoriamente los exámenes parciales y finales descritos en esta sección. Los exámenes escritos no acreditarán más del equivalente a tres (3) horas de las treinta y cinco (35) horas requeridas de entrenamiento en tierra y, los exámenes de vuelo, no acreditarán el equivalente de más de cuatro (4) horas de las treinta y cinco (35) requeridas del entrenamiento en vuelo.

b) Todo estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un examen escrito a la culminación de cada etapa del entrenamiento especificado en el programa aprobado para el curso de certificación de piloto privado y un examen final a la conclusión de ese curso.

c) Todo estudiante, deberá aprobar satisfactoriamente un examen de vuelo a la culminación del primer vuelo solo y, a la culminación del primer vuelo solo dentro del territorio nacional , a la conclusión de ese curso.

Apéndice"B" Curso Teórico para la Certificación de Piloto Privado (Aviones)

141.B 1 Aplicabilidad.

Este Apéndice, describe el plan de estudios mínimo para el curso de pilotos privados (aviones) requerido por la sección 141.55.

141.B 2 Experiencia.

Para inscribirse en un curso para el examen de piloto privado (aviones), el candidato deberá:

a) Haber acumulado (acreditado-logged) por lo menos treinta y cinco (35) horas de tiempo de vuelo como piloto; y

b) Tener tal experiencia y entrenamiento de vuelo que, a la culminación de su curso privado para el examen aprobado de piloto privado, cumplirá los requisitos de experiencia aeronáutica descritos en el RAD 61, para el certificado de piloto privado.

141.B 3 Entrenamiento Teórico.

El curso deberá consistir de por lo menos treinta y cinco (35) horas de instrucción de vuelo en las materias enumeradas en la sección 3 (c) del Apéndice "A" de esta sección.

141.B 4 Entrenamiento de vuelo.

a) El curso deberá consistir de por lo menos cuarenta (40) horas de instrucción de vuelo en las materias listadas en la sección 2 del Apéndice "A" de esta sección.

b) Cada vuelo de entrenamiento, deberá incluir una instrucción (briefing) prevuelo y una crítica post-vuelo al estudiante por parte del instructor asignado a ese vuelo.

141.B 5 Exámenes parciales y finales.

Cada estudiante inscrito en el curso, deberá satisfactoriamente aprobar los exámenes descritos en el inciso cinco (5) del Apéndice "A" de esta sección. Los exámenes escritos, no podrán acreditar el equivalente de más de tres (3) horas de las requeridas treintaicinco (35) horas de entrenamiento en tierra y los tests de vuelo no podrán acreditarse por el equivalente de más de dos (2) horas de las requeridas diez (10) horas de entrenamiento en vuelo.

Apéndice "C"- Curso de Vuelo por Instrumentos (Aviones)

141.C 1 Aplicabilidad.

Este Apéndice describe el plan de estudios mínimo, para un curso de entrenamiento en la materia de vuelos por instrumentos (aviones), requeridos por la sección 141.55.

141.C 2 Entrenamiento Teórico.

El curso deberá consistir de por lo menos treinta (30) horas de instrucción y entrenamiento teórico en los siguientes tópicos:

a) El Reglamento Aeronáutico Dominicano, que se apliquen a vuelos bajo condiciones IFR, el sistema de tráfico aéreo IFR y los procedimientos, y las provisiones del manual de información del aviador pertinentes a los vuelos IFR.

b) Posición estimada (dead reckoning), apropiada a la navegación IFR por radio ayudas utilizando el VOR,ADF y el sistema ILS, y el uso de las cartas (charts) IFR y las cartas de procedimientos de aproximación por instrumentos.

c) La obtención y uso de los reportes y pronósticos del tiempo atmosférico para la aeronavegación, y los elementos para el pronóstico de las tendencias del tiempo atmosférico sobre la base de esa información, y la observación personal de las condiciones atmosféricas.

d) La función, uso y las limitaciones del vuelo por instrumentos requeridos para vuelos IFR, incluyendo los transponders, radares y radio ayudas a la navegación.

141.C 3. Entrenamiento en vuelo.

El curso, deberá consistir de por lo menos de treintaicinco (35) horas de instrucción de vuelo por instrumentos impartidos por *un* instructor de vuelo calificado, cubriendo las operaciones enumeradas en los párrafos (a) al (d) de esta sección. La instrucción impartida por un instructor autorizado en un entrenador (simulador) de tierra que cumple con los requerimientos del párrafo 141.41 (a)(2), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 7.5 horas de las requeridas treintaicinco (35) horas de tiempo de vuelo:

a) El control y las maniobras precisas de un aeronave solamente por referencia a instrumental de vuelo.

b) Navegación IFR, mediante el uso de los sistemas VOR y ADF, incluyendo cálculos de tiempo, velocidad, distancia y la observancia de instrucciones y procedimientos de control de tráfico aéreo.

c) Aproximaciones instrumentales a los mínimos publicados, utilizando los sistemas VOR,ADF e ILS (instrucción en el uso del ILS. El ángulo de trayectoria de descenso podrá ser impartida en un instructor instrumental de tierra o con un simulador aéreo ILS.

d) Vuelos dentro del territorio en condiciones IFR reales o simuladas, en aerovías nacionales o diseñadas por la ATC, incluyendo un vuelo de ese tipo de por lo menos de doscienta cincuentaicinco (250) millas náuticas incluyendo aproximaciones VOR,ADF e ILS a diferentes aeropuertos.

e) Procedimientos de emergencia apropiados a las maniobras de un aeroplano solamente por referencia al instrumental de vuelo.

141.C 4 Exámenes parciales y finales.

a) Todo estudiante, deberá aprobar satisfactoriamente un examen escrito a la culminación de cada etapa del entrenamiento especificado en el programa aprobado del entrenamiento para el curso de vuelo por instrumentos.
Adicionalmente, el estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un examen final escrito a la culminación de ese curso. Los exámenes escritos, no podrán acreditar el equivalente de más de cinco (5) horas de las treinta (30) horas requeridas para entrenamiento en tierra.

b) Todo estudiante, deberá aprobar satisfactoriamente un examen de la etapa de vuelo a la culminación de cada operación, enumerada en los párrafos (a), (b) y (c) de la sección 3 de este Apéndice. Adicionalmente, el estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un examen final de vuelo a la culminación de este curso. Los exámenes finales y parciales, no podrán ser acreditados por el equivalente de más de cinco (5) horas de las treintaicinco (35) horas requeridas de entrenamiento de vuelo.

Apéndice "D" – Curso para la Certificación como Piloto Comercial (Aviones)

141.D 1. Aplicabilidad.

Este apéndice, describe el plan de estudios mínino para el curso de certificación como piloto Comercial requerido por la sección 141.55.

141.D 2 Entrenamiento Teórico.

El curso deberá consistir de por lo menos cien (100) horas de instrucción de entrenamiento en tierra, en las siguientes materias:

a) Los tópicos de entrenamiento en tierra descritos en la sección 2 del Apéndice "A" de esta sección, para el curso de certificación como piloto privado, con excepción de los privilegios y limitaciones mencionadas en el párrafo (a) de esta sección.

b) Los tópicos de entrenamiento en tierra descritos en la sección 2 del Apéndice "C" de esta sección 141, para un curso de vuelo por instrumentos.

c) Los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, relativos a los privilegios, limitaciones y operaciones de un piloto comercial, y las operaciones para las cuales una certificación, autorización o extensión como operador de taxi/comercial y avión agrícola de carga externa es requerida.

d) Aerodinámica básica y los principios de vuelo que se apliquen a los aviones.

e) La operación segura y eficiente de aeronaves, incluyendo los requerimientos de inspección y certificación, las limitaciones operativas, las operaciones a gran altitud y consideraciones fisiológicas, cómputos de capacidad de carga, el significado del uso de velocidades de rendimiento de la aeronave (performance), los cálculos involucrados en las consideraciones de pista, obstáculos y vientos cruzados, y el control de crucero.

141.D 3 Entrenamiento en vuelo.

a) Generalidades. El curso deberá consistir de por lo menos ciento noventa (200) horas de entrenamiento en vuelo e instrucción descritas en esta sección. La instrucción impartida en un simulador de vuelo de tierra, que cumpla con los requerimientos del párrafo 141.41(a) (1), podrá ser acreditada por el equivalente de, no más de cuarenta (40) horas de las requeridas 200 horas de tiempo de vuelo. La instrucción impartida en un simulador de vuelo que cumpla con los requerimientos del párrafo 141.41 (a)(2), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 20 horas de las 200 horas requeridas de tiempo de vuelo.

b) Instrucción de vuelo. El curso deberá consistir de por lo menos 75 horas de instrucción en las operaciones enumeradas en los párrafos 1 al 6 de esta sección. La instrucción impartida en un simulador de pilotaje en tierra, que cumpla con los requerimientos de la sección 141.41(a)(1), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 20 horas de las requeridas 75 horas. La instrucción impartida en un simulador de pilotaje en tierra, que cumpla con los

requerimientos del párrafo 141.41 (a) (2), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 10 horas de las requeridas 75 horas.

1) Las operaciones de pilotaje para el curso de pilotaje privado en la sección 3 del Apéndice "A" de esta sección;

2) Las operaciones IFR para el curso de vuelo por instrumentos, descritas en la sección 3 del Apéndice "C" de esta sección;

3) 10 horas de instrucción de vuelo en un avión con tren de aterrizaje retráctil, flaps, un propulsor controlable, y con un motor de por lo menos 180 HP de potencia;

4) Vuelo nocturno incluyendo un vuelo dentro del territorio nacional, con un aterrizaje en un punto distante de más de 100 millas del punto original de partida;

5) Despegues y aterrizajes normales y a máxima potencia (performance) empleando aproximaciones de precisión y velocidades descritas de performance del avión, incluyendo operaciones con el máximo autorizado de peso para despegue;

6) Procedimientos de emergencia apropiados a los sistemas de vuelo VFR e IFR y a la operación de los sistemas complejos del avión.

c) Práctica solo:

El curso, deberá consistir de por lo menos cien (100) horas de los vuelos enumerados en los párrafos 1 al 4 de esta sección. El tiempo de vuelo como piloto al mando de un avión que transporte solamente a aquellas personas que sean pilotos asignados por la escuela, a deberes específicos como tripulación en ese vuelo podrá ser acreditado por el equivalente no más de 50 horas de ese requerimiento:

1) Las prácticas de vuelo solo deberán ser supervisadas en cada operación IFR (con excepción de emergencias simuladas).

2) Por lo menos 40 horas de vuelo solo dentro del territorio nacional (cross-country), cada vuelo con un aterrizaje en un punto distante más de 50 millas náuticas del punto original de partida. Uno de los vuelos, deberá tener aterrizajes en un mínimo de tres puntos, uno de los cuales distante al menos de 150 millas náuticas del punto original de partida, o por lo menos 250 millas náuticas del punto original de partida para un vuelo efectuado en cualquier otra parte;

3) Por lo menos 5 horas de tiempo como piloto al mando en un avión, descrito en el párrafo (b) (3) de esta sección, incluyendo no menos de 10 despegues y 10 aterrizajes de parada completa;

4) Por lo menos 5 horas de vuelo nocturno incluyendo por lo menos 10 despegues y 10 aterrizajes de parada completa.

141.D 4 Exámenes parciales y finales.

a) Exámenes escritos. Cada estudiante inscrito en el curso, deberá aprobar satisfactoriamente un examen escrito a la culminación de cada etapa de entrenamiento especificada en el programa(syllabus), aprobado de entrenamiento para el curso de certificación como piloto comercial. Adicionalmente, el estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un examen final a la culminación total de ese curso. Los exámenes parciales y finales, podrán ser acreditados por el equivalente de no más de las 100 horas requeridas de entrenamiento en tierra.

b) Exámenes de vuelo. Cada estudiante inscrito en un curso de certificación como piloto comercial (aviones), deberá aprobar satisfactoriamente un examen parcial de vuelo a la culminación de cada una de las etapas enumeradas en los párrafos (1), (2), (3), (4) y (5) de esta sección. Adicionalmente, el estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un examen final a la culminación de todas esas etapas. Los exámenes parciales y finales, no podrán ser acreditados por el equivalente de más de 10 horas del entrenamiento de vuelo:

1) Solo;

2) Vuelos dentro del territorio (Cross-country);

3) Operaciones de alto rendimiento (performance);

4) Operaciones IFR;

5) Examen del curso de piloto comercial VFR e IFR.

Apéndice "E" – Curso para el Examen Comercial (Aviones)

141.E. 1 Aplicabilidad.

Este Apéndice, describe el plan de estudios mínimos del curso para el examen comercial (aviones) requerido por la sección 141. 55.

141.E.2 Experiencia.

Para inscribirse como estudiante en un curso para el examen comercial (aviones), un candidato deberá:

a) Tener un certificado de piloto privado válido;

b) Tener un certificado válido de vuelo por instrumentos o estar inscrito en un curso aprobado de vuelo por instrumentos; y

c) Tener tal experiencia y entrenamiento de vuelo, que a la culminación de su curso aprobado para el examen comercial, cumplirá los requisitos de experiencia aeronáutica descritos en la sección El de este capítulo para el certificado de piloto comercial.

141 E .3 Entrenamiento teórico.

El curso deberá consistir de por lo menos 50 horas de instrucción de entrenamiento en tierra en las siguientes materias:

a) Un repaso de los tópicos de entrenamiento en tierra descritos en la sección 2 del apéndice A de este RAD 141, para la certificación como piloto privado.

b) Un repaso de los tópicos de entrenamiento en tierra descritos en la sección (2) del apéndice c, de este RAD 141, para el curso de vuelo por instrumentos.

c) Las Regulaciones Aeronáuticas Dominicanas, relacionadas con los privilegios, limitaciones y operaciones del piloto comercial, y las operaciones para las cuales se requieren un certificado, autorización o extensión como operador de taxi aéreo u operadores comerciales, agrícolas o de carga externa.

d) Aerodinámica básica y los principios de vuelo que se aplican a los aviones.

e) La operación segura y eficiente de aviones, incluyendo los requisitos de inspección y certificación, limitaciones operativas, operaciones a gran altura y consideraciones fisiológicas, cálculos de carga/peso, la significación y el uso de las velocidades de rendimiento (performance) del avión, y los cálculos involucrados en las consideraciones de los componentes de pista, obstáculos y vientos cruzados.

141.E. 4 Entrenamiento en vuelo.

a) Generalidades. El curso deberá consistir de por lo menos 25 horas de entrenamiento de vuelo descritas en esta sección. La instrucción impartida en un Simulador de vuelo que cumpla con los requisitos del párrafo 141.41 (a) (1), podrá ser acreditada por el equivalente de no más del 20% del total de las horas de tiempo de vuelo. La instrucción impartida en un simulador de vuelo, que cumpla con los requerimientos del párrafo 141.41 (a) (2), podrá ser acreditada por el equivalente de no más del 10% del total de las horas de tiempo de vuelo.

b) Instrucción de vuelo. El curso deberá consistir de por lo menos 20 horas de instrucción de vuelo en los tópicos enumerados en los párrafos 1 al 3 de esta sección. La instrucción impartida en un simulador de tierra que cumpla con los requerimientos del párrafo 141.41(a), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 4 horas del total de las 20 horas requeridas. La instrucción impartida en un simulador de vuelo, que cumpla con los requerimientos de la sección 141.41(a) (2), podrá ser acreditada por el equivalente de no más de 2 horas del total de las 20 horas requeridas.

1. Un repaso de las operaciones VFR descritas en la sección 3 del apéndice A de esta sección para el curso privado.

2. Un repaso de las operaciones IFR descritas en la sección 3 del apéndice C de esta sección, para el curso de vuelo por instrumentos.

3. Un repaso de las operaciones VFR descritas en la sección 3 (b) (3) a la (6) del apéndice D de esta sección, para el curso de certificación como piloto comercial.

c) Práctica solo supervisada. Si el curso incluye práctica supervisada en solo, para desarrollar la capacidad de vuelo de cada estudiante, la práctica no excederá un radio de 3 horas de práctica, supervisadas solo por cada hora de la instrucción de vuelo requerida en el resumen aprobado del curso de la escuela.

141.E .5 Exámenes parciales y finales.

a) Exámenes escritos. Cada estudiante inscrito en el curso, deberá aprobar satisfactoriamente un examen parcial a la culminación de cada etapa especificada en el programa aprobado de entrenamiento para el examen del curso comercial. Adicionalmente, el estudiante deberá aprobar satisfactoriamente un final a la culminación de ese curso. Los exámenes parciales y finales, no podrán ser acreditados por el equivalente de no más de las 50 horas requeridas de entrenamiento de tierra.

b) Exámenes de vuelo. Cada estudiante inscrito en el curso, deberá aprobar satisfactoriamente un examen final a la culminación del curso. Sin embargo, en el caso que el curso aprobado del entrenamiento exceda de 35 horas, el estudiante, deberá tomar un examen en una etapa apropiada anterior a la culminación de las 35 horas de entrenamiento de vuelo. Los exámenes de vuelo, no podrán ser acreditados por el equivalente de más de 3 de las horas requeridas de entrenamiento de vuelo.

c) Experiencia total de vuelo. El resumen aprobado del curso de entrenamiento, deberá especificar el número mínimo de horas de instrucción de vuelo y práctica supervisada en vuelos solo (Si la hubiera), que se otorgan a cada estudiante de acuerdo con los requerimientos de los párrafos (b) y (c) de la sección 4 de este apéndice. El número total de horas de todo el entrenamiento de vuelo impartido a un estudiante, de acuerdo con esta sección y el mínimo de experiencia requerida para su inscripción de acuerdo a la sección 2 de este apéndice, deberá cumplir con los requisitos mínimos de experiencia aeronáutica de la sección 61.29 de este capítulo, para la emisión de un certificado de piloto comercial.

Apéndice F.Cursos para helicópteros (rotorcraft), planeadores, aeroplanos más ligeros que el aire y aviones.

141 F 1 Aplicabilidad.

Este apéndice, describe el plan de estudios mínimo para un curso de certificación como piloto de Helicóptero, Planeador, Aeroplano mas ligero que el aire o Aviones, requerido por la sección 141.55.

141.F 2 Requerimientos generales.

El curso deberá ser comparable en amplitud, profundidad y detalle con el plan de estudios descrito en los apéndices A al D de esta sección, para el curso de certificación de piloto (aviones) con la misma calificación. Cada curso, deberá proveer entrenamiento de tierra y vuelo incluyendo, el conocimiento aeronáutico y las habilidades requeridas por la sección 61 de este capítulo, para el certificado de grado involucrado. Adicionalmente, cada curso deberá cumplir los requerimientos apropiados de este apéndice.

141.F 3. Helicópteros.

I) Clases de cursos de certificación como piloto de helicópteros.
Un curso aprobado de certificación como piloto de Helicóptero incluye:

a) Un curso de Helicóptero o giroplano - pilotos privados;
b) Un curso de Helicóptero o giroplano - pilotos comerciales; y
c) Un curso para vuelo por instrumentos - helicópteros.

II) Curso de helicóptero o giroplano: Pilotos privados.

a) Un curso de certificación como piloto privado de helicópteros y giroplanos, deberá consistir de por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento en tierra - 35 horas

2) Entrenamiento en vuelo - 35 horas, incluyendo lo siguiente:
i) Instrucción de vuelo –20 horas;
ii) Práctica de vuelos solo-10 horas, incluyendo un vuelo con aterrizaje en tres puntos, cada uno de los cuales estén distantes a mas de 25 millas náuticas de los otros dos puntos.

b) Los exámenes parciales y finales, podrán acreditarse por el equivalente de no mas de 3 horas de las 35 horas de entrenamiento en tierra, y por el equivalente

de no más de 4 horas de las 35 horas del entrenamiento de vuelo requeridos por los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

III) Curso de helicóptero o giroplano - Pilotos comerciales.

a) Un curso de certificación como piloto comercial, para helicópteros o giroplanos deberá consistir de por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento en tierra - 65 horas;

2) Entrenamiento en vuelo - 150 horas de entrenamiento de vuelo de las que por lo menos 50 horas deberán ser en helicópteros o giroplanos. El entrenamiento de vuelo deberá incluir lo siguiente:

i) Instrucción de vuelo - 50 horas;
ii) Instrucción en vuelos solo supervisada - 100 horas (incluyendo un vuelo dentro del territorio (cross-country), con aterrizajes en tres puntos, cada uno de los cuales dicten más de 50 millas náuticas de los otros tres puntos.

b) Los exámenes parciales y finales podrán acreditarse por el equivalente de no más de 5 horas de las 65 horas requeridas de entrenamiento en tierra, y por el equivalente de no más de 7 horas de las 150 horas requeridas de entrenamiento de vuelo, descritas en el párrafo (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

1V Vuelo por Instrumentos. Curso de helicóptero.

a) Un curso de entrenamiento de vuelo por instrumentos para helicópteros, deberá consistir de por lo menos lo siguiente

1) Entrenamiento de tierra - 35 horas;

2) Entrenamiento de vuelo por instrumentos - 35 horas. La instrucción de vuelo por instrumentos en un simulador de pilotaje en tierra, que cumple con los requerimientos de la sección 141.41(a) (1), podrá acreditarse por el equivalente de no más de 10 horas de las 35 horas requeridas de entrenamiento de vuelo. La instrucción de vuelo por instrumentos en un simulador de pilotaje en tierra, que cumple con los requerimientos de la sección 141.41(a) (2), podrá acreditarse por el equivalente de no más de 5 horas de las 35 horas requeridas. La instrucción de vuelo por instrumentos, deberá incluir un vuelo dentro del territorio (cross-country) IFR, de 100 millas real o simulado, y 25 horas de instrucción de vuelo.

3) Los exámenes parciales y finales, podrán ser acreditados por el equivalente de no más de 5 horas de las 35 horas requeridas de

entrenamiento en tierra, y no más de 5 horas de las 35 horas de entrenamiento de vuelo por instrumentos.

141.F 4. Planeadores

Clases de cursos de certificación como piloto de planeadores.

Un curso aprobado para planeadores incluye

a) Un curso de planeadores - Pilotos privados; y
b) Un curso de planeadores - Pilotos comerciales.

II) Curso de planeadores: Pilotos privados.

Un curso para la certificación como piloto privado para planeadores, deberá consistir de por lo menos lo siguiente

a) Entrenamiento en tierra - 15 horas;

b) Entrenamiento de vuelo - 8 horas (incluyendo 35 vuelos si se utilizan remolques de tierra, o 20 vuelos si se utilizan remolques aéreos). El entrenamiento de vuelo deberá incluir lo primero:

1) Instrucción de vuelo - 2 horas (incluyendo 20 vuelos si se utilizan remolques de tierra o 15 vuelos si se utilizan remolques aéreos.

2) Vuelos en vuelos solo supervisados - 5 horas (incluyendo por lo menos 15 vuelos si se utilizan remolques de tierra y 5 vuelos se utilizan remolques aéreos)

c) Los exámenes parciales y finales, podrán ser acreditados por el equivalente de no más de 1 hora de las 15 horas de entrenamiento en tierra y, por el equivalente de no más de media hora de las 2 horas de entrenamiento en vuelo requeridas por los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

III Cursos de planeadores: Piloto comercial.

a) Un curso aprobado para la certificación como piloto comercial de planeadores deberá consistir de por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento de tierra - 25 horas;

2) Entrenamiento de vuelo - 20 horas de tiempo de vuelo en planeadores (consistentes de por lo menos 50 vuelos), incluyendo lo siguiente:

i) Instrucción de vuelo - 8 horas;
ii) Vuelo en solitario supervisado - 10 horas.

b) Los exámenes parciales y finales, podrán ser acreditados por el equivalente de no más de 2 horas de las 25 horas del entrenamiento de tierra y, por el equivalente de no más de 2 horas de las 20 horas de entrenamiento de vuelo requeridos por los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

141.F 5 Aviones mas livianos que el aire (Ultraliviano)

I Clases de cursos de certificación para pilotos de aviones livianos.

Un curso de certificación para pilotos de aviones livianos incluye:

a) Un curso en dirigibles (airship) - Piloto privado.

b) Un curso en globo aerostático (free baloon) - Piloto privado.

c) Un curso en dirigible - Piloto comercial, y

d) Un curso de globo aerostático - Piloto comercial.

II. Dirigibles. Piloto Privado.

a) Un curso de certificación como piloto privado para dirigibles, deberá consistir de por lo menos lo siguiente:

1. Entrenamiento de tierra - 35 horas;

2. Entrenamiento de vuelo - 50 horas (45 horas deberán ser en dirigibles), incluyendo lo siguiente:

i) Instrucción de vuelo - 20 horas en dirigibles;

ii) Vuelo supervisado, vuelos solo o efectuando las funciones de piloto al mando de un dirigible, para las cuales se requieren mas de un piloto - 10 horas.

b) Los exámenes parciales y finales, podrán acreditarse por el equivalente de no más de 5 horas de las 35 horas requeridas de entrenamiento en tierra, y por el equivalente de no más 5 horas de las 50 horas de entrenamiento de vuelo requeridas por los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

III. Curso de Globo aerostático: Piloto Privado.

a) Un curso de piloto privado para globo aerostático deberá consistir de por lo menos lo siguiente:

1. Entrenamiento en tierra - 10 horas:

2. Entrenamiento de vuelo - 6 vuelos libres, incluyendo

i) Dos vuelos de una hora de duración si se utiliza un globo de gas, o de 30 minutos de duración si se utiliza un globo de aire caliente;
ii) Por lo menos un vuelo solo; y
iii) Un ascenso controlado a 5.000 pies por encima del punto de despegue si se utiliza un globo de gas, o a 3.000 pies por encima del punto de despegue si se utiliza un globo de aire caliente.

b) Los exámenes parciales y escritos, podrán acreditarse por el equivalente de no más de 1 hora del entrenamiento en tierra, y por el equivalente de no más de uno de los 6 vuelos requeridos por el párrafo (a) (1) y (a) (2) de esta sección.

IV. Curso de dirigible: Piloto comercial.

a) Un curso de piloto comercial para dirigible, deberá consistir de por lo menos lo siguiente.

1. Entrenamiento en tierra - 100 horas:

2. Entrenamiento de vuelo - 190 horas en dirigibles de la siguiente manera:

i) Instrucción de vuelo - 80 horas incluyendo 30 horas de instrumentos.
ii) 100 horas de vuelo solo, o tiempo de vuelo realizando las funciones de un piloto al mando en un dirigible que requiere de más de un piloto, incluyendo 10 horas de vuelos dentro del territorio nacional (cross-country) y 10 horas de vuelo nocturno.

b) Los exámenes parciales y finales, podrán acreditarse por el equivalente de no más de 6 horas de las 100 horas de entrenamiento en tierra, y por el equivalente de no más de 10 horas de las 190 horas de entrenamiento de vuelo requeridas por los párrafos (a) (1) y (a) (2), respectivamente, de esta sección.

V Curso de globo aerostático. Piloto Comercial.

a) Un curso para la certificación como piloto comercial de globo aerostático, deberá consistir de por lo menos lo siguiente

1. Entrenamiento en tierra - 20 horas;

2. Entrenamiento de vuelo - 8 vuelos libres, incluyendo:

i) Dos vuelos de más de 2 horas de duración si se está utilizando un globo de gas, o dos vuelos de mas de 1 hora de duración si se esta utilizando un globo de aire caliente.
ii) Un ascenso controlado a más de 10.000 pies por encima del punto de despegue si se esta utilizando un globo de gas, o a más de 3.000 pies por encima del punto de despegue si se esta utilizando un globo de aire caliente; y;
iii) Dos vuelos solos.

b) Los exámenes parciales y finales, podrán acreditarse por el equivalente de no más de 2 horas de las 20 horas de entrenamiento en tierra, y por el equivalente de no más de uno de los vuelos requeridos por los párrafos (a) (1) y (a) (2) respectivamente, de esta Sección.

141.F6. Curso de habilitación de aviones.

I. Tipos de cursos de calificación de aviones.

Un curso aprobado de calificación de aviones incluye:

a) Una calificación de categoría de aviones (An aircraft category rating);

b) Una calificación de clase de aviones; y

c) Una calificación de tipo de aviones.

II. Habilitación de categorías de aviones (Aircraft Category Rating)

Un curso en la categoría de aviones, deberá incluir por lo menos el entrenamiento de tierra y vuelo requerido por la sección 51 de este capítulo para la emisión de un certificado de piloto con un grado de calificación en la categoría apropiada al curso. Sin embargo, la Autoridad de Aviación Civil podrá aprobar un menor numero de horas de entrenamiento en tierra o instrucción de vuelo o ambos sí el curso cuenta con el uso de ayudas especiales de entrenamiento tales como procedimientos de tierra, entrenadores, sistema de un modelo en escala real (Systems mockups), y materiales para

entrenamiento audiovisual, o requiera la experiencia aeronáutica apropiada de los estudiantes como pre-requisito para su inscripción al curso.

III. Habilitación de clases de aviones (Aircraft Class Rating).

Un curso para la obtención del grado de clase de aviones, deberá incluir por lo menos la instrucción de vuelo requerida por la sección E.l de este capítulo, para la emisión de un certificado de piloto con una calificación de clase (class rating) apropiado al curso.

IV Calificación de tipo de aviones (Aircraft Type Rating)

a) Un curso en el tipo de aviones, deberá incluir por lo menos 10 horas de entrenamiento en tierra sobre los sistemas de los aeronaves, rendimiento (performance), operación y carga. Adicionalmente, deberá incluir por lo menos 10 horas de instrucción de vuelo. La instrucción impartida en un simulador de pilotaje en tierra, que cumpla con los requerimientos del párrafo 141 - 41 (a) (1), podrá acreditarse por el equivalente de no más de 5 de las 10 horas requeridas de instrucción de vuelo La instrucción impartida en un simulador de pilotaje, que cumpla con los requerimientos del párrafo 141 41(a) (2), podrá acreditarse por el equivalente de no más de 2.5 dé las 10 horas requeridas de instrucción de vuelo.

b) Para aeroplanos que requieren calificaciones de tipo (type ratings), el curso deberá incluir entrenamiento de tierra y vuelo, sobre las maniobras y procedimientos de la sección 61 apéndice A, que sean apropiados al aeroplano para el que se requieran las calificaciones de tipo (tvpe rating).

Apéndice "G". Curso teórico para una escuela de pilotos

141.G1. Aplicabilidad.

Este apéndice, describe el plan de estudios mínimo para un curso de escuela de pilotos en tierra requerido por la sección 141.55.

141.G 2. Requisitos Generales.

Un curso aprobado de entrenamiento, para un curso de escuela para formación de pilotos en tierra, deberá contener la instrucción necesaria para proveer a cada estudiante los conocimientos adecuados, de aquellas materias necesarias para ejercer en forma segura los privilegios del certificado de pilotospretendido.

141.G 3. Instrucción de entrenamiento en tierra.

Un curso de escuela para formación de pilotos en tierra, deberá incluir por lo menos las materias y el número de horas de entrenamiento en tierra especificados en la sección de entrenamiento en tierra, del plan de estudios prescrito en los apéndices a esta sección, para el curso de certificación o preparación del examen, del curso de escuela en tierra a que esté dirigido.

141.G 4. Exámenes parciales y finales.

Cada estudiante, deberá aprobar un examen escrito a la culminación de cada etapa de entrenamiento especificado en el programa (syllabus) aprobado de entrenamiento para cada curso de entrenamiento en tierra, al que se haya inscrito. Adicionalmente, deberá aprobar un examen final escrito a la culminación del curso. Los exámenes parciales y finales, podrán acreditarse para el logro del tiempo total de entrenamiento en tierra requerido para cada curso de certificación o preparación de examen, como se especifica en el plan de estudios descrito en los apéndices a esta sección para ese curso.

Apéndice "H". Cursos de Preparación de Exámenes.

141.H 1 Aplicabilidad.

Este apéndice describe el plan de estudios mínimo requerido por la sección 141.55, para cada curso de preparación de examen enumerado en la sección 141.11.

141.H 2 Requisitos Generales.

a) Un curso de preparación de examen, será elegible para su aprobación sí la Autoridad de Aviación Civil determina que es adecuado para que un estudiante inscrito en ese curso, al momento de la graduación, puede ejercitar en una forma segura los privilegios del certificado, las calificaciones o la autoridad para los que el curso es impartido.

b) Cada curso para la preparación de examen deberá ser equivalente en amplitud, profundidad y detalle con el plan de estudios para el curso de preparación de examen correspondiente descrito en los apéndices A, E, C y D a este RAD 141. Sin embargo, el número de horas de entrenamiento en tierra y vuelo, incluídos en el curso, deberán cumplir con el plan de estudios descrito en este apéndice.
(Los mínimos descritos en este apéndice para cada curso de preparación de examen, están basados en la cantidad de entrenamiento que se requiere para los estudiantes que cumplen con los requisitos de experiencia total de vuelo, descritos en la sección 61 de este capítulo, al momento de su inscripción).

c) Los requisitos de experiencia mínima, los conocimientos, o las habilidades necesarias como pre-requisito para la inscripción, están descritos en los cursos apropiados de preparación de exámenes contenidos en este apéndice.

141.H 3 Curso de certificación como instructor de vuelo.

a) Un curso aprobado de entrenamiento para la certificación como instructor de vuelo, deberá contener por lo menos lo siguiente:

1. Entrenamiento teórico - 40 horas.

2 - Entrenamiento de instructor - 25 horas, incluyendo:

i) 10 horas de instrucción de vuelo sobre el análisis y performance de las maniobras de entrenamiento de vuelo, para las que los estudiantes se inscribieron en un curso de certificación como instructor de vuelo en aeroplanos y un curso de certificación como instructor de vuelo en planeadores, incluyendo la demostración satisfactoria de las técnicas de alerta de pérdida de sustentación (stall), entrada y recuperación de tirabuzón en un avión de la categoría apropiada que se encuentre certificado para tirabuzones; y

ii) 5 horas de práctica de instrucción de tierra; y
iii) 10 horas de práctica de instrucción de vuelo (con el instructor en el avión).

b) Créditos por experiencia previa de entrenamiento: Un estudiante podrá ser acreditado con la siguiente experiencia y entrenamiento adquirida antes de su inscripción en el curso.

1. La satisfactoria culminación de dos años de estudio sobre los principios de la educación en una universidad o institución de educación secundaria podrán acreditarse por el equivalente de 20 horas de las 40 horas requeridas de entrenamiento en tierra descritas en el párrafo (a) (10) de esta sección.

2. Un año de experiencia como instructor a tiempo completo, en una institución de educación secundaria o avanzada (superior), podrá acreditarse por el equivalente de 5 horas de la práctica requerida de instrucción en tierra descrita en el párrafo (a) (2) de esta sección.

c) Pre-requisíto para la inscripción. Para ser elegible para la inscripción, cada estudiante deberá tener:

1. Un certificado de Piloto Comercial.

2. Una calificación para el avión utilizada en el curso; y

3 Una calificación para vuelo por instrumento para su inscripción en un curso para instructor de aeroplano.

141.H 4 Cursos adicionales de instructor de vuelo.

a) Un curso aprobado de entrenamiento para un curso adicional como instructor de vuelo, deberá incluir por lo menos:

1. Entrenamiento teórico - 20 horas;

2. Entrenamiento de instructor (con un instructor en el avión) 20 horas, incluyendo:

i) 10 horas, o 10 vuelos en un aeroplano para el caso de un instructor de aeroplano, realizando análisis de las maniobras de entrenamiento de vuelo, las que, en el caso de un curso de instructor de aeroplano y de un curso de instructor de planeador, incluyen la demostración satisfactoria de las técnicas de alerta de pérdida de sustentación (stall), entrada y recuperación de tirabuzones en un avión de la categoría apropiada que sea certificado para tirabuzones; y

ii) 10 horas de práctica de instrucción de vuelo, o en el caso de un curso de instructor de planeador, 10 vuelos en un planeador.

141.H 5 Curso adicional para calificación por instrumentos: (Aeroplano o helicóptero).

a) Un curso aprobado de entrenamiento para un curso adicional de certificación por instrumentos (instrument rating), deberá incluir por lo menos lo siguiente:

1. Entrenamiento en tierra - 15 horas;

2. Instrucción de vuelo - 15 horas.

b) Pre-requisitos para la inscripción. Para ser elegible para la inscripción cada estudiante deberá tener un certificado de pilotaje valido, con un grado para vuelo por instrumentos (instument rating), y una calificación para el avión utilizado en el curso.

141.H 6 Curso para el Examen de piloto de transporte de línea aérea.

a) Un curso aprobado de entrenamiento para un curso para el examen de piloto de transporte de línea aérea, deberá incluir por lo menos lo siguiente:

1. Entrenamiento en tierra - 40 horas;

2. Instrucción de vuelo - 25 horas, incluyendo por lo menos 15 horas de instrucción de vuelo por instrumentos;

3. En aeroplanos que requieren calificaciones de tipo, el curso debe incluir entrenamiento de vuelo y tierra sobre las maniobras y procedimientos del RAD 61, apéndice A, que sean apropiadas al aeroplano para el cual la calificación de tipo sea solicitada.

b) Pre-requisitos para la inscripción. Para ser elegible para la inscripción cada estudiante deberá:

1. Tener un certificado de piloto comercial, con una calificación para vuelo por instrumentos y una calificación para el avión utilizado en el curso; y

2. Cumplir con los requerimientos de experiencia del RAD 61 de este reglamento, para la emisión de un certificado de piloto de transporte de línea aérea.

141. H 7 **Certificado de piloto, curso de refrescamiento de calificaciones en aviones o vuelo por instrumentos**

a) Un curso aprobado de repaso de calificaciones en aviones o vuelo por instrumentos, deberá contener por lo menos:

1) Entrenamiento en tierra –4 horas.

2) Instrucción de vuelo- 6 horas, las cuales podrán incluir no más de 2 horas de vuelos supervisados, en solitario, o prácticas de piloto al mando.

b) Pre-requisitos para la inscripción. Para ser elegible para la inscripción, cada estudiante deberá tener un certificado válido de piloto con calificaciones apropiadas para el curso de refrescamiento (refresher course).

141. H 8 **Curso de operaciones de aviones agrícolas.**

a) Un curso aprobado de entrenamiento para pilotos de aviones agrícolas, deberá incluir por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento de tierra-25 horas incluyendo por lo menos 15 horas sobre el manejo de químicos industriales y agrícolas.

2) Instrucción de vuelo –15 horas, que podrán incluir no más de 5 horas de práctica supervisada de vuelo solo.

b) Pre-requisitos para la inscripción. Para sèr elegible para la inscripción, cada estudiante deberá tener un certificado válido de piloto comercial con una calificación para el avión utilizado en el curso.

141. H 9 **Curso para helicóptero y operaciones de carga externa.**

a) Un curso aprobado de entrenamiento para pilotos de helicóptero con carga externa, deberá contener por lo menos lo siguiente:

1) Entrenamiento en tierra – 10 horas:

2) Instrucción de vuelo – 15 horas.

b) Pre-requisitos para la inscripción. Para ser elegible a la inscripción, cada estudiante deberá tener un certificado válido de piloto comercial con una calificación para el helicóptero utilizado en el curso.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 143

- INSTRUCTORES DE TEORIA

RAD 143 - Instructores de Teoría

Indice

Sección "A"- Generalidades

143.1	Aplicabilidad.
143.2	Requisitos para poder obtener una Licencia de Instructor de Teoría de Vuelo
143.3	Aplicación y Emisión.
143.5	Certificado Temporal.
143.7	Duración del Certificado.
143.8	Reemplazo de Pérdida, o Certificado Destruido.
143.9	Requisitos: Generalidades.
143.11	Requisitos de Conocimientos.
143.15	Examen: Procedimientos Generales.
143.17	Prueba de Rehabilitación.
143.18	Exámenes Escritos: Trampas y otras Acciones no Autorizadas.
143.19	Experiencia Reciente.
143.20	Aplicaciones, Certificados, Informes y Bitácoras; Falsificaciones, Reproducción o Alteración.
143.21	Presentación del Certificado.
143.22	Cambio de Dirección.

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
INSTRUCTORES DE TEORIA
RAD 143

Sección "A"- Generalidades

143.1 Aplicabilidad

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias de instructores de teoría y habilitaciones asociados y reglas de operación para los titulares de aquellos certificados y habilitaciones.

143.2 a) Requisitos para poder obtener una Licencia de Instructor de Teoría de Vuelo

Para poder obtener una licencia de Instructor de Teoría de Vuelo, el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Tener cumplidos los 18 años de edad.
2. Saber hablar, leer y escribir correctamente los idiomas español e inglés.
3. Deberá poseer los cursos autorizados y conocimientos sobre:

    i) El proceso de aprendizaje;
    ii) Elementos de enseñanza efectiva;
    iii) Evaluación y examen para el estudiante;
    iv) Desarrollo del curso;
    v) Planificación de las clases; y
    vi) Técnicas de instrucción en el salón de clase.

4. Pasar (calificar) un examen de capacidad de conocimientos aeronáuticos en la:

    i) Clasificación para un instructor de conocimientos básicos, 61.97 y 61.105;
    ii) Clasificación para un instructor de conocimientos avanzados, 61.97, 61.105, 61.125 y 61.155;
    iii) Clasificación para un instructor de instrumento básico, 61.65.

143.3 Aplicación y Emisión

a) Una aplicación para el certificado y habilitación, o para una habilitación adicional, bajo este RAD, es hecha en un formulario y de una manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil. Sin embargo, una persona de la cual su certificado de instructor de teoría ha sido revocado no puede solicitar uno nuevo por un período de un año después de la fecha efectiva de la revocación, a menos que la orden de revocación se proporcione de otra manera.

b) Un aspirante que reúna los requisitos de este RAD, esta elegible para obtener el certificado apropiado con las habilitaciones en que salió en las diferentes materias de la escuela que es autorizado a enseñar.

c) A menos que lo autorice la Autoridad de Aviación Civil, una persona a la que se le ha suspendido el certificado de instructor de teoría, no puede optar para ninguna otra habilitación adicional durante el periodo de suspensión.

d) Solo en caso de que la orden de revocación lo prevea, una persona cuyo certificado de instructor de teoría es revocado, no podrá aplicar para otro certificado de instructor de teoría por un período de un año posterior a la fecha de revocación.

143.5 Certificado Temporal

Un certificado o habilitación vigente por el periodo de no más de 90 días, puede ser emitido a un aspirante calificado, dependiendo de la emisión del certificado o habilitación para el que ha solicitado.

143.7 Duración del Certificado

a) Un certificado o habilitación emitido bajo este RAD es efectivo hasta su vencimiento, suspensión o revocación.

b) El titular de cualquier certificado emitido bajo este RAD que es suspendido o revocado deberá, devolverlo inmediatamente aún éste no le fuera requerido a la Autoridad de Aviación Civil. En caso contrario, se considerará rebelde a esta disposición.

143.8 Reemplazo por Pérdida, o Certificado Destruido

Una solicitud para un reemplazo por la pérdida o destrucción del certificado, es hecha mediante una comunicación a la Autoridad de Aviación Civil, al Departamento de Licencias al Personal la que deberá:

1. Contener nombre del titular, como aparece registrado en el certificado del cual se solicita duplicado, dirección permanente o domicilio del interesado, No. de cédula de identidad, lugar y fecha de nacimiento, nacionalidad, fecha de expedición y número del certificado perdido o destruido (si los tuviera), y cualquier otra información que fuera necesaria y requerida oportunamente a los fines de poder atender la indicada solicitud.

2. Estar acompañado por el pago respectivo.

a) Una persona cuyo certificado emitido bajo este RAD que se haya perdido, puede obtener una certificación de la Autoridad de Aviación Civil, confirmando su emisión.

Dicha constancia equivaldría como un certificado por un periodo de no más de 60 días pendiente a recibir el certificado del duplicado, a menos que haya sido notificado que su certificado ha sido suspendido o revocado.

143.9 Requisitos: Generalidades

Para obtener un certificado bajo este RAD, una persona debe al menos tener 18 años de edad, tener certificado de buena conducta, y cumplir con el párrafo 143.11 de este RAD.

143.11 Requisitos de Conocimientos

Cada solicitante para el certificado de instructor de teoría, debe demostrar su conocimiento práctico y teórico acerca de la materia para la cual el busca una habilitación pasando un examen por escrito en aquella materia.

143.15 Examen: Procedimientos Generales

a) Los exámenes prescritos por y bajo este RAD, serán impartidos en tiempos, lugares y por personas designadas por la Autoridad de Aviación Civil.

b) El nivel mínimo de aprobación para cada examen es del 75%.

143.17 Prueba de Rehabilitación

Un solicitante para instructor de teoría con habilitaciones que reprueba el examen bajo este RAD, puede solicitar un nuevo examen:

a) A los 30 días después de la fecha que ha sido reprobado; o

b) Una vez que ha presentado la declaración del certificado de instructor de teoría, evaluado por el tema de examen que ha reprobado, certificando que se le ha dado al solicitante por lo menos 5 horas adicionales de instrucción en ese tema y que considera que puede pasar el examen.

143.18 Exámenes Escritos: Trampas y otras Acciones no Autorizadas

a) Excepto por autorización de la Autoridad de Aviación Civil, ninguna persona puede:

1. Copiar, sustraer con intensión dolosa, un examen escrito bajo las disposiciones de este RAD;

2. Dar a otro, o recibir de otro, cualquier parte, o copiar del examen;

3. Dar o recibir ayuda durante el período en que se está realizando el examen;

4. Tomar el examen en nombre de otra persona;

5. Utilizar material o ayuda no autorizada durante el período en que se está tomando el examen; o

6. Participar o realizar intencionalmente actos que hayan sido prohibidos en este Reglamento.

b) Cualquier persona que comete un acto prohibido por el párrafo (a) de esta sección no estará elegible para obtener una licencia de piloto, instructor de teoría u obtener habilitación bajo este Reglamento por un período de 1 año después de la fecha de haberse cometido la falta. En este sentido, el incurrir en lo antes indicado es motivo suficiente para suspender o revocar cualquier licencia de piloto o instructor de teoría o dar grados a aquella persona.

143.19 Experiencia Reciente

El titular de una habilitación de instructor de teoría de vuelo, deberá desempeñar las referidas funciones dentro del período de los 12 meses posteriores a la fecha en que fue obtenida dicha habilitación, para ello tendrá que:

a) Haber desempeñado las funciones de instructor de teoría por lo menos 3 meses; o

b) Que la Autoridad de Aviación Civil haya determinado que cumple con los requisitos prescritos en este RAD para el certificado y habilitación.

143.20 Aplicaciones, Certificados, Informes y Bitácoras; Falsificación, Reproducción o Alteración.

a) Ninguna persona puede causar, realizar o producir:

1. Declaraciones intencionalmente falsas o fraudulentas en ninguna aplicación con fines de obtener un certificado o habilitación emitido bajo las disposiciones de este reglamento.

2. Ningún registro falso o fraudulento en una bitácora, informe o habilitación que sea requerido tenerlo como demostración de cumplimiento de un requisito, relativo a un certificado o habilitación expedido de conformidad con este reglamento.

3. Cualquier reproducción, debido a propósitos fraudulentos, de cualquier certificado o habilitación bajo este Reglamento.

4. Producir alteraciones en cualquier certificado o habilitación emitido de conformidad con éste RAD.

b) La omisión de actos prohibidos por parte de cualquier individuo que incumpla las disposiciones contempladas en el párrafo (a) de esta sección, es causa suficiente para proceder a la suspensión, cancelación o revocación de cualquier habilitación de instructor de teoría de vuelo, emitida de conformidad a las disposiciones de este RAD.

143.21 Presentación del Certificado

El titular de un certificado o habilitación de instructor de teoría, mientras imparta instrucciones deberá portar dicho documento y constituye una obligación presentarlo cuando un inspector de Autoridad de Aviación Civil se lo requiera.

143.22 Cambio de Dirección

Dentro de los 30 días después de haberse efectuado un cambio de dirección permanente o de domicilio del titular de un certificado de Instructor de Teoría, éste deberá notificarlo por escrito al Jefe del Departamento de Licencias o al Personal de la Autoridad de Aviación Civil.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 145

- TALLERES AERONAUTICOS

RAD 145 – Talleres Aeronáuticos

Indice

Sección "A" – Generalidades

145.1	Aplicabilidad.
145.2	Realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones solicitadas por un Explotador, bajo los requisitos de Aeronavegabilidad continuada del RAD 121.
145.3	Certificado requerido.
145.11	Solicitud y emisión del Certificado.
145.13	Convalidación de un taller aeronáutico extranjero: Requisitos especiales.
145.15	Cambio o renovación del Certificado.
145.17	Duración del Certificado.
145.19	Exhibición del certificado.
145.21	Cambio de localización o de instalaciones.
145.23	Inspección.
145.25	Propaganda.

Sección "B" - Talleres Aeronáuticos Nacionales

145.31	Habilitaciones.
145.33	Habilitaciones limitadas.
145.35	Requisitos para el edificio y las instalaciones.
145.37	Requisitos especiales para la edificación e instalaciones.
145.39	Requisitos para el personal.
145.43	Registros (récords) de personal de supervisión e inspección.
145.45	Sistemas de inspección.
145.47	Equipos y materiales: Para otras habilitaciones que no sean las limitadas.
145.49	Equipos y materiales: Habilitación limitada.
145.51	Privilegios de los Certificados.
145.53	Limitaciones de los Certificados.
145.55	Mantenimiento del personal, instalaciones, equipos y materiales.
145.57	Normas de ejecución.
145.59	Inspección del trabajo realizado.
145.61	Registros e informe de trabajos realizados.
145.63	Informe de desperfectos o de condición no aeronavegable.

Sección "C" - Taller Aeronáutico Extranjero

145.71 Requisitos generales.
145.73 Alcance del trabajo autorizado.
145.75 Personal.
145.77 Reglas generales de operación.
145.79 Registros (récords) e informes.

Sección "D" – Habilitaciones Limitadas para Fabricantes

(Ver páginas respectivas)

Apéndice del RAD 145

Apéndice "A" a Sección 145

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO
TALLERES AERONAUTICOS
RAD 145

Sección "A" - Generalidades

145.1 Aplicabilidad.

a) Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de Certificados de Talleres Aeronáuticos y las habilitaciones relacionadas con sus instalaciones, para el mantenimiento y alteración de estructuras de aeronave, motor, hélices, productos o accesorios y, establece las normas generales de operaciones para los titulares de esos certificados y habilitaciones.

b) Un Taller Aeronáutico (TA) certificado, ubicado en la República Dominicana se denomina "Taller Aeronáutico Nacional" (TAN). Un Taller Aeronáutico (TA), fuera de la República Dominicana aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, se denomina "Taller Aeronáutico Extranjero" (TAE).

c) Un fabricante de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios o partes de los mismos, puede obtener convalidación de Taller Aeronáutico (TA) con habilitación limitada bajo la sección D de este RAD. Las secciones 145.11 hasta la 145.79 no se aplican a solicitantes o titulares de certificados convalidados, bajo la sección D de este RAD. Las instalaciones en las que el titular de un certificado emitido, bajo la sección D de este RAD ejerce sus privilegios bajo este certificado, será denominado "Instalaciones de Mantenimiento del Fabricante".

145.2 Realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones solicitadas por un Explotador, bajo los requisitos de Aeronavegabilidad continuada del RAD 121.

a) Todo Taller Aeronáutico (TA) que realiza mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones o las inspecciones requeridas por un Explotador que tenga un programa de aeronavegabilidad continuada bajo el RAD 121, deberá cumplir con la sección "L" del RAD 121, (excepto 121.363, 121.369, 121.373 y 121.379), según sea aplicable. Además, todo Taller Aeronáutico (TA) realizará dichos trabajos de acuerdo con la parte correspondiente del manual del Explotador.

b) Todo taller Aeronáutico que realice inspecciones en aeronaves regidas por el RAD 91 de este Reglamento, realizará dicho trabajo de acuerdo con el programa de inspección aprobado para el operador de la aeronave.

145.3 Certificado requerido.

Ninguna persona puede operar como un Taller Aeronáutico Certificado sin, o en violación de un Certificado de Taller aeronáutico, ni con el certificado de taller aeronáutico vencido.
Un solicitante de un Certificado no puede hacer publicidad como Taller Aeronáutico Certificado hasta que el mismo no le haya sido emitido.

145.11 Solicitud y emisión del Certificado.

a) Una solicitud para un Certificado de Taller Aeronáutico (TA) o para la obtención de una habilitación adicional, se realiza en un formulario y de la manera prescrita por la Autoridad de Aviación Civil, la cual se presenta con copia duplicada de:

1) Su solicitud;

2) Su manual de procedimientos de inspección;

3) Una lista de las funciones de mantenimiento que realizará el taller con otro taller o agencia bajo contrato según 145.49 ó Apéndice A; y

4) En el caso de un solicitante de una habilitación de hélice (Clase II) o de cualquier habilitación de accesorios o componentes (Clase I, II ó III), una lista con marca y modelo, según corresponda, de la hélice o accesorio para el cual solicita la aprobación.

b) Un solicitante que cumpla con los requisitos de este RAD, tiene derecho a obtener un Certificado de Taller Aeronáutico (TA), con las habilitaciones apropiadas que establecen las especificaciones de operaciones y limitaciones que son necesarias en interés de la seguridad.

145.13 Convalidación de un taller aeronáutico extranjero: Requisitos especiales.

Antes de someter una solicitud como lo establecido en 145.11 de esta sección, el solicitante de una convalidación. para un Taller Aeronáutico en el extranjero, debe notificar a la Autoridad de Aviación Civil la razón por la cual desea obtener dicha convalidación. Además de la información requerida en 145.11 de esta sección, el solicitante debe presentar dos copias, en donde se incluya una descripción física de las instalaciones (con fotografías), una descripción del sistema de inspección, un organigrama, los nombres y cargos del personal de dirección y supervisión y una lista de servicios obtenidos por contrato, si los hubiese, con los nombres de los contratistas y los tipos de servicio que prestan cada uno. Además el solicitante deberá presentar comprobante del pago, de la tasa por inspección del Taller.

145.15 Cambio o renovación del certificado.

a) Para cada uno de los casos siguientes, el titular de un Certificado de Taller Aeronáutico debe solicitar un cambio en el mismo, en la forma y manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica de Aplicación:

1) Un cambio en la localización o edificación e instalaciones del Taller;

2) Una solicitud de revisión o modificación de habilitaciones;

b) Si el titular de un Certificado de Taller Aeronáutico vende o transfiere su propiedad, el nuevo propietario debe solicitar una enmienda al Certificado en la forma dispuesta en 145.11 de esta sección, y si correspondiere, según 145.13.

c) Una persona que solicite renovar la convalidación de un certificado de Taller Aeronáutico en el extranjero deberá, dentro de los treinta (30) días anteriores al vencimiento de su actual convalidación, enviar la solicitud a la Autoridad de Aviación Civil. Si no hace dicha solicitud dentro de ese período, deberá seguir los procedimientos prescritos en 145.13 de esta sección para solicitar una nueva convalidación.

145.17 Duración del certificado.

a) Un Certificado de Taller Aeronáutico Nacional y sus habilitaciones tiene vigencia por (2) años.

b Una convalidación de Taller Aeronáutico Extranjero y sus habilitaciones, vence a los doce (12) meses calendario a partir de la fecha de su emisión o de su renovación, salvo que se renuncie a él, se le suspenda, cancele o revoque antes de su vencimiento.

c) El titular de un Certificado, que haya sido suspendido, cancelado o que haya expirado, deberá devolverlo a la Autoridad de Aviación Civil dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha en que haya sido cancelado ó suspendido.

145.19 Exhibición del certificado.

Todo titular de un Certificado de un Taller Aeronáutico (TA), deberá exhibir el mismo y sus habilitaciones en un lugar que sea accesible y visible para el público. Este Certificado debe estar disponible durante las inspecciones de la Autoridad de Aviación Civil.

145.21 Cambio de localización o de instalaciones.

a) El titular de un Certificado de Taller Aeronáutico no podrá efectuar ningún cambio de ubicación de los edificios e instalaciones del mismo, como requiere 145.35 de este Reglamento, si el cambio no es previamente aprobado por escrito y con anterioridad por la Autoridad de Aviación Civil.

b) La Autoridad de Aviación Civil puede prescribir las condiciones en las cuales operará el Taller Aeronáutico, mientras se realiza el cambio de ubicación o de sus edificios e instalaciones.

145.23 Inspección.

Todo Taller Aeronáutico Certificado, permitirá que los inspectores acreditados de la Autoridad de Aviación Civil inspeccionen el mismo, en cualquier momento, para determinar el cumplimiento de este RAD. En tales oportunidades controlarán el sistema de inspecciones del Taller Aeronáutico, sus registros y su capacidad general para cumplir con los requisitos de este RAD. Luego de realizada esta inspección, se notificará por escrito de cualquier defecto

encontrado durante la misma.

145.25 **Propaganda.**

a) Cada vez que la publicidad de un Taller Aeronáutico indique que está habilitado, se debe aclarar el número de Certificado de Habilitación.

b) El párrafo (a) de esta sección se aplica a los anuncios publicados en:

1) Encabezamiento de cartas comerciales;

2) Encabezamiento de facturas;

3) Presupuestos de clientes y formularios de inspecciones;

4) Letreros del hangar o taller;

5) En revistas, periódicos o diarios comerciales;

6) En cualquier otro medio de publicidad.

Sección "B" - Talleres Aeronáuticos Nacionales

145.31 Habilitaciones.

Los Talleres Aeronáuticos pueden recibir las siguientes habilitaciones:

a) Habilitación de estructura de aeronaves:

A) Clase I:Aeronaves pequeñas de construcción compuesta.

B) Clase II:Aeronaves grandes de construcción compuesta.

C) Clase III:Aeronaves pequeñas de construcción íntegramente metálica.

D) Clase IV:Aeronaves grandes de construcción íntegramente metálica.

b) Habilitación de motores:

A) Clase I:Motores a pistón de 400 HP o menos;

B) Clase II:Motores a pistón de más de 400 HP;

C) Clase III: Motores de turbina.

c) Habilitación de hélices:

1) Clase I: Todas las hélices con paso fijo y de paso ajustable en tierra, de madera, metal o de construcción compuesta;

2) Clase II: Todas las demás hélices por marca y modelo.

d) Habilitación de radios:

1) Clase I: Equipo de comunicación:

Cualquier equipo de radio de transmisión o recepción, o ambos usados en aeronaves para emitir o recibir comunicaciones en vuelo, sin tener en cuenta la frecuencia portadora ni el tipo de modulación utilizada, incluyendo los sistemas de intercomunicación auxiliar y afines, sistemas de amplificadores, dispositivos eléctricos o electrónicos de señalización para el personal de a bordo y equipos similares; pero no incluye los equipos usados de navegación o como ayuda a los mismos equipos de medición de la altitud o despeje del terreno, otros equipos de medición operados con los principios de radio o radar, o instrumentos mecánicos, eléctricos, giroscopios e instrumentos electrónicos que son parte del equipo de radiocomunicaciones.

2) **Clase II:** **Equipos de navegación:**
Cualquier sistema de radio usado en las aeronaves para la navegación en ruta o de aproximación, excepto el equipo operado con los principios de los pulsos de radio frecuencia, pero no incluyen equipo de medición de altitud o despeje del terreno u otros equipos telemétricos que funcionan en base a los principios del radar o de los pulsos de radiofrecuencia.

3) **Clase III:** **Equipo de radar:**
Cualquier sistema electrónico de la aeronave operada con los principios de frecuencia del radar o de los principios de los pulsos de radio frecuencia.

e) **Habilitación de instrumentos**

1) **Clase I:** **Mecánicos:**
Cualquier instrumento de diafragma, de tubo bourdon, aneroide, óptico o centrífugo accionado mecánicamente que se use en la aeronave o para operar la misma, incluyendo tacómetros, indicadores de velocidad, sensores de presión, derivómetros, brújulas magnéticas, altímetros o instrumentos mecánicos similares.

2) **Clase II:** **Eléctricos:**
Cualquier sistema e instrumento indicador autosincrónico y eléctrico, incluyendo instrumentos indicadores a distancia, termómetros de cabeza de cilindro o instrumentos eléctricos similares.

3) **Clase III:** **Giroscópicos:**
Cualquier instrumento o sistema que use los principios giroscópicos e impulsado por presión de aire o energía eléctrica, incluyendo las unidades de control del piloto automático, indicadores de inclinación y giro, giróscopos direccional y sus accesorios, brújulas electromagnéticas y girosín.

4) **Clase IV:** **Electrónicos:**
Cualquier instrumento cuya operación dependa de tubos electrónicos, transistores o dispositivos similares, incluyendo medidores de tipo capacitor, sistemas de amplificación y analizadores de motor.

f) Habilitaciones de accesorios

1) Clase I: Accesorios mecánicos que dependen para su operación, de la fricción, la energía hidráulica, enlaces mecánicos o presión neumática incluyendo los frenos de rueda de la aeronave, bombas accionadas mecánicamente, carburadores, conjuntos de ruedas del avión, montantes de amortiguadores y mecanismos servohidráulicos.

2) Clase II: Accesorios eléctricos que funcionan con energía eléctrica para su operación y generadores incluyendo arrancadores, reguladores de voltaje, motores eléctricos, bombas de combustible accionadas eléctricamente, magnetos o accesorios eléctricos similares.

3) Clase III: Accesorios electrónicos que funcionan utilizando tubos transistorizados electrónicos o dispositivo similar, incluyendo controles de sobrecarga, controles de temperatura, de acondicionamiento de aire o controles electrónicos similares.

145.33 Habilitaciones limitadas.

a) Toda vez que la Autoridad de Aviación Civil lo juzgue conveniente, puede otorgar una habilitación limitada para un Taller Aeronáutico Nacional de reparaciones que mantenga, altere o reconstruya sólo un tipo particular de estructura, motor, hélice, radio, instrumento, accesorios o partes de ellos, o realice sólo mantenimiento especializado que requiera equipo y personal capacitado que no se encuentra normalmente en los talleres de reparaciones. Dicha habilitación puede limitarse a un modelo específico de aeronave, motor o parte componente, o a cualquier número de partes hechos por un determinado fabricante.

b) Las habilitaciones limitadas se emiten para:

1) Estructura de una determinada marca y modelo;
2) Motores de una determinada marca y modelo;
3) Hélices de una determinada marca y modelo;
4) Instrumentos de una determinada marca y modelo;
5) Equipo de radio de una determinada marca y modelo;
6) Accesorios de una determinada marca y modelo;
7) Componentes del tren de aterrizaje;
8) Flotadores por marca;
9) Procedimiento e inspección de pruebas no destructivos;
10) Equipos de emergencia;
11) Palas de rotor según marca y modelo;
12) Trabajos en tela de avión;
13) Cualquier otro propósito para el cual la Autoridad de Aviación Civil encuentre que el requisito del solicitante es adecuado.

c) En una habilitación limitada que efectúe servicios especializados, las especificaciones de operación del Taller Aeronáutico, deberán contener la especificación usada en la ejecución de ese servicio especializado. La especificación puede ser civil o militar, o una usada corrientemente por la industria y aprobada por la Autoridad de Aviación Civil, o una desarrollada por el solicitante y aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.

145.35 Requisitos para el edificio y las instalaciones.

a) Un solicitante de un Certificado de Taller Aeronáutico y su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional, debe cumplir con 145.35 y proveer:

1) Alojamiento para sus equipos y materiales necesarios;

2) Espacio suficiente para realizar el trabajo para el cual se solicita la habilitación;

3) Instalaciones para almacenar adecuadamente, segregar y proteger materiales, partes y suministros;

4) Instalaciones para una adecuada protección de los repuestos y subconjuntos durante el desmontaje, limpieza, inspección, reparación, alteración y ensamblaje; de tal forma que el trabajo hecho esté protegido de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor, que los operarios estén protegidos de forma tal que no se vean perjudicados en sus condiciones físicas y de salud, que las operaciones de mantenimiento tengan instalaciones eficientes y adecuadas.

b) El solicitante debe poseer un espacio de taller adecuado para ubicar las herramientas y el equipo donde se realicen la mayor cantidad de trabajos en banco. No es necesario subdividir físicamente el espacio del taller, pero las máquinas y equipos deben estar separados cada vez que:

1) Se trabaje en máquinas o se realicen trabajos en madera tan cerca del área de montaje, para evitar que las virutas de metal u otro material puedan caer inadvertidamente en el trabajo parcial o totalmente armado;

2) Las unidades de limpieza de las partes, en lugares sin subdividir, estén cerca de otras operaciones;

3) El trabajo en tela se realice en una zona que no esté afectada por aceites, grasas, fluídos o humedad;

4) La pintura con pistola se realice en un área en la cual la misma o la pulverización de ella, pueda caer sobre el trabajo parcial o totalmente terminado;

5) Las operaciones con pistola de pintura, limpieza o trabajos a máquina se realicen tan cerca de las operaciones de prueba, de manera que puedan afectar la precisión del equipo de prueba; y

6) En cualquier otro caso que la Autoridad de Aviación Civil lo considere necesario.

c) El solicitante debe proveer espacios adecuados para el ensamblaje en una estructura cerrada donde se realice la mayor parte del trabajo de ensamblaje. Este espacio debe ser lo suficientemente amplio como para cobijar el producto más grande en el que se vaya a trabajar, según la habilitación que busca el solicitante y debe cumplir además con los requisitos de 145.35.

d) El solicitante debe proveer instalaciones de almacenamiento de uso exclusivo, adecuadas para almacenar partes, repuestos y materias primas, las que deben estar separadas de los locales del taller y del área de trabajo. Las instalaciones de almacenamiento deben organizarse de manera tal, que sólo puedan entregarse partes y suministros adecuados para todo trabajo, y deben seguir las buenas prácticas estandarizadas para que los materiales normalizados estén adecuadamente protegidos.

e) El solicitante debe almacenar y proteger las partes que son montadas o desmontadas o que estén esperando ser montadas o desmontadas para eliminar la posibilidad de que sean dañadas.

f) El solicitante debe proveer una adecuada ventilación para el taller y las áreas de montaje y almacenaje de forma tal que no perjudique la salud y la capacidad física de los trabajadores.

g) El solicitante debe proveer una iluminación adecuada, como para que la calidad de todo trabajo realizado no se vea afectada.

h) El solicitante debe controlar la temperatura del taller y área de montaje de forma tal que no perjudique la calidad del trabajo realizado. Cuando se realicen operaciones especiales de mantenimiento, tales como trabajos con tela o pintura, el control de la temperatura y humedad debe ser el adecuado para asegurar la aeronavegabilidad del objeto que se le está haciendo el mantenimiento.

145.37 Requisitos especiales para la edificación e instalaciones.

a) Además de los requisitos para la edificación e instalaciones de la sección 145.35 de este Reglamento, un solicitante de un Certificado de Taller Aeronáutico Nacional de Reparación con su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional para estructura de aeronave, motor, hélices, instrumentos, accesorios o radios debe cumplir con los requisitos de 145.37 de este RAD.

b) Un solicitante de una habilitación de estructura de aeronave, debe proveer un edificio o local adecuado y permanente, por lo menos para una aeronave del tipo más pesado dentro de la clasificación por peso de la habilitación que busca. Si las condiciones meteorológicas del lugar de ubicación del taller permiten que el trabajo se realice al aire libre, se puedan utilizar plataformas u otras áreas de trabajo permanentes si cumplen con los requisitos de 145.35 de este Reglamento.

c) Un solicitante de una habilitación para motores o accesorios, debe proveer bandejas, bastidores o soportes adecuados como para separar motores completos o conjuntos de accesorios, unos de otros, durante el montaje y desamblaje. Debe poseer cubiertas que protejan las partes que esperan ser montadas o durante el montaje para evitar que polvo u objetos extraños entren o caigan en dichas partes.

d) Un solicitante de una habilitación para hélice, debe proveer bastidores y soportes adecuados u otras fijaciones para el correcto almacenaje de las hélices una vez que se ha trabajado en ellas.

e) Un solicitante de una habilitación para radio, debe proveer instalaciones de almacenaje adecuadas para asegurar la protección de las partes y unidades que pueden deteriorarse por humedad o rocío.

f) Un solicitante que aspira a una habilitación para instrumentos, debe poseer un taller libre de polvo, si el lugar asignado para el montaje final no tiene aire acondicionado.
Las áreas del taller y de montaje deben estar siempre limpias, para reducir la posibilidad que el polvo u otros objetos extraños se introduzcan en los conjuntos de los instrumentos.

145.39 Requisitos para el personal.

a) Un solicitante de un Certificado de Taller Aeronáutico Nacional y su correspondiente habilitación o aquel que aspire a una habilitación adicional, debe proveer personal calificado que pueda ejecutar, supervisar o inspeccionar el trabajo para el cual ha sido habilitado el taller. Este personal debe cumplir con lo prescrito en el RAD 65.
Los responsables técnicos del taller deben estudiar cuidadosamente los antecedentes y habilidades de sus empleados y determinarán qué trabajo de mantenimiento o reparación realizarán los mismos. El titular del Certificado de Taller Aeronáutico es el responsable primario del trabajo satisfactorio de sus empleados.

b) El número de empleados que tenga el Taller Aeronáutico variará de acuerdo con el tipo y volumen del trabajo, sin embargo, el solicitante debe tener suficiente personal calificado y habilitado para mantener al día el volumen de trabajo en ejecución y no reducir el número de empleados por debajo del necesario, para ejecutar un trabajo que cumpla eficientemente con las condiciones de aeronavegabilidad.

c) Todo taller aeronáutico a través de su representante técnico, determinará la capacidad de sus supervisores y tendrá un número suficiente de ellos para todas las fases de sus actividades. Sin embargo la Autoridad de Aviación Civil puede determinar la capacidad de cualquier supervisor inspeccionando sus antecedentes de trabajo y experiencia o mediante exámenes personales. Todo supervisor debe tener supervisión directa sobre los grupos de trabajo. Toda vez que se empleen aprendices o estudiantes en grupos de trabajo de montaje u otras operaciones que puedan resultar críticas para la aeronave, el taller proveerá al menos un supervisor por cada diez (10) aprendices o estudiantes, a menos que éstos estén integrados dentro de grupos de operarios experimentados.

d) Toda persona que esté directamente encargada de funciones de mantenimiento de un

taller aeronáutico, debe poseer Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aviación (TMA) Tipo I, según el RAD 65, y debe haber tenido al menos cinco (5) años de experiencia práctica en los procedimientos, prácticas, métodos de inspección, materiales, herramientas, máquinas herramientas y el equipo usado generalmente en el trabajo para el cual está habilitado el taller. Además, el responsable técnico del taller debe haber tenido experiencia en los métodos y procedimientos establecidos por la Autoridad de Aviación Civil para retornar al servicio aeronaves después de inspecciones, de cien (100) horas y anual así como programas de mantenimiento bajo el RAD 91.409 (e) y (f).

e) Todo taller aeronáutico con habilitación limitada, tendrá empleados especializados en la función de mantenimiento o técnica en particular para lo cual está habilitado el taller. Esta especialización se habrá obtenido en escuelas técnicas o de fábrica o por una larga experiencia en el manejo del producto o técnica en cuestión.

145.43 Registros (records) de personal de supervisión e inspección.

a) Todo solicitante de un certificado de taller aeronáutico nacional y su correspondiente habilitación o una habilitación adicional, deberá mantener actualizadas las listas de:

1) Su personal de supervisión, la que incluye los nombres del personal del taller que son responsables de la dirección del mismo y los nombres de sus supervisores técnicos, tales como jefes de departamentos o jefes de grupo;

2) Su personal de inspección, la que incluye los nombres del jefe de inspectores y aquellos inspectores que toman las determinaciones finales de aeronavegabilidad antes de liberar una aeronave, parte o producto al servicio.

b) El taller proveerá un historial de los trabajos de toda persona que figura en los registros. Este resumen debe contener suficiente información como para demostrar que cada una de las personas registradas tiene la experiencia y entrenamiento necesario al día para cumplir con los requisitos de este RAD, incluyendo:

1) El puesto que ocupa actualmente (por ejemplo: Jefe de inspectores, jefe de taller, etc.);

2) La totalidad de los años de experiencia en el tipo de trabajo que está realizando;

3) Los antecedentes laborales con el nombre de los lugares de los trabajos anteriores y la antigüedad (en años y meses);

4) El alcance del trabajo actual (por ejemplo: Revisión general de estructura de aeronave, ensamblado final de la estructura, inspección de motor, sección, etc.);

5) El tipo y el número de licencia de mecánico que posee y los alcances de tal licencia;

c) El taller deberá modificar las listas cuando sea necesario, para reflejar:

1) La cancelación en el empleo de cualquier persona que figure en la lista;

2) Asignación de tareas en las cuales sea necesario que la persona designada figure en la lista; o

3) Cualquier cambio significativo en las tareas y alcances de las mismas, asignadas a cualquier persona que figure en la lista.

d) El taller deberá conservar los registros (records) y el resumen de empleos requeridos por esta sección, sujetos a inspección por parte de la Autoridad de Aviación Civil.

e) Un taller aeronáutico nacional no podrá utilizar los servicios de una persona, poniéndola a cargo directo del mantenimiento o de las modificaciones, a menos que esta persona figure en los listados actualizados requeridos por esta sección.

145.45 Sistemas de inspección.

a) Un solicitante de un certificado de taller aeronáutico nacional y su correspondiente habilitación o para una habilitación adicional, debe tener un sistema de inspección que cumpla con un control de calidad satisfactorio, conforme a los párrafos (b) al (f) de esta sección.

b) El personal de inspección del solicitante, debe estar completamente familiarizado con todos los métodos de inspección, técnicas y equipos usados en sus especialidades para determinar la calidad o la aeronavegabilidad de un producto que será mantenido o modificado. Además deben:

1) Mantener la eficiencia usando distintos métodos auxiliares de inspección para alcanzar su propósito;

2) Tener disponibles y comprender las especificaciones actualizadas que involucren los procedimientos, limitaciones y tolerancias de inspección establecidos por el fabricante de un producto que está siendo inspeccionado y con otras formas de información de inspección, tales como Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de Servicio; y

3) En los casos en que se utilicen métodos magnéticos, fluorescentes u otros dispositivos mecánicos para la inspección, el personal actuante debe poseer la habilitación y entrenamiento recurrente correspondiente para el correcto uso del equipo e interpretación de los resultados.

c) El solicitante debe proveer un método satisfactorio de inspección del material que ingrese para asegurar que antes de que éste sea almacenado para ser utilizado en una aeronave o parte de ella, esté en buen estado de preservación, que funciona correctamente y que no tiene defectos aparentes.

d) El solicitante debe proveer un sistema de inspección preliminar de todas las partes que

él mantiene, para determinar el estado de preservación y si tienen algún defecto. El solicitante registrará los resultados de toda inspección en un formulario adecuado a tal fin y deberá mantenerlo junto a la parte hasta que esta sea utilizada.

e) El solicitante debe proveer un sistema que asegure que, antes de comenzar a trabajar sobre cualquier estructura del avión, motor o parte que haya estado involucrada en un accidente, sea cuidadosamente inspeccionada por daños ocultos, incluyendo las áreas próximas a las partes obviamente dañadas. El solicitante anotará los resultados de esta inspección en el formulario, según lo requerido en 145.45.

f) Toda vez que el solicitante requiera un certificado de taller aeronáutico nacional, deberá poseer el manual que contenga los procedimientos de inspección y deberá mantenerlo siempre actualizado. El manual deberá explicar en forma sencilla, entendible por cualquier empleado del taller de reparación, el sistema interno de inspección del taller aeronáutico. Deberá establecer detalladamente los requisitos de inspección de 145.45 de este RAD y el sistema de inspección del taller; incluyendo la continuidad de la responsabilidad en la inspección, muestras de formulario de inspección y el método de ejecución. El manual debe referirse toda vez que sea necesario a las normas de inspección del fabricante para el mantenimiento de una parte determinada. El taller debe darle una copia del manual a todo los supervisores y al personal de inspección, y ponerlo a disposición del resto del personal. El taller aeronáutico es responsable de la profunda comprensión del contenido del manual por parte de todo el personal de supervisión e inspección.

145.47 Equipos y materiales: Para otras habilitaciones que no sean las limitadas.

a) Un solicitante de un certificado de taller aeronáutico nacional y sus habilitaciones o habilitación adicional, debe tener el equipo y el material necesario para realizar eficientemente las funciones de las habilitaciones que solicite. Un solicitante de una habilitación de estructura de aeronave, hélice, motor, radio, instrumentos o accesorios, debe estar equipado para realizar las funciones enumeradas en el Apéndice "A" de este RAD, adecuándose a la habilitación que requiere.

b) El equipo y los materiales requeridos por este RAD deben llenar los requisitos de calidad óptima, a fin que el trabajo para el cual sea utilizado pueda ser hecho en forma competente y eficiente. El taller deberá asegurar que todo el equipo de inspección y prueba es probado a intervalos regulares para asegurar la calibración correcta, dada por la normativa de calibración. En el caso de equipo importado, la norma del país de fabricación puede ser usada si es aprobada por la Autoridad de Aviación Civil. El equipo y los materiales requeridos para las distintas habilitaciones deben estar ubicados en el edificio y bajo un control completo del taller, a menos que sean utilizados para una función que el taller esté autorizado a contratar. Si tal es el caso, el taller será quien deberá determinar la aeronavegabilidad de la parte en cuestión, a menos que el contratista sea otro taller aeronáutico nacional con la habilitación adecuada.

c) El solicitante debe seleccionar las herramientas y equipos necesarios para la realización eficiente de las funciones mencionadas en el Apéndice "A" de este RAD, segun corresponda para toda habilitación que busca, utilizando aquellas que el fabricante del artículo relacionado recomienda para mantenimiento o alteración del artículo o su(s) equivalente(s).

145.49 Equipos y materiales: Habilitación limitada.

a) Un solicitante para una habilitación limitada, que no sea para servicios especializados, según la sección 145.33 de este RAD debe poseer el equipo y materiales necesarios para realizar cualquier trabajo correspondiente a la habilitación y clase especificada en 145.47 de este RAD para la habilitación que solicita. Sin embargo, no necesita tener el equipo necesario para un trabajo no aplicable a una parte de una marca o modelo determinado del cual se pide la habilitación, si demuestra que no es necesario según las recomendaciones del fabricante de la parte en cuestión.

b) Un solicitante para una habilitación para servicios o técnicas especializadas según 145.33 de este RAD, debe:

1) Para inspecciones magnéticas y tintas penetrantes, tener el equipo y los materiales que se usan en las técnicas de inspección magnéticas, húmedas y secas y un equipo portátil de inspección de soldaduras (o uniones), tanto internas como externas de la aeronave;

2) Para el mantenimiento del equipo de emergencias, poseer equipo y materiales como para realizar las inspecciones, reparaciones y comprobaciones de todos los tipos de equipo inflable, el reembalaje, remarcado, resellado y reempaque de chalecos salvavidas y el pesaje, rellenado y prueba de los extinguidores de fuego de dióxido de carbono y las botellas de oxígeno;

3) Para el mantenimiento de álabes de rotor, debe tener el equipo, materiales y datos técnicos recomendados por el fabricante; y

4) Para trabajos en tela de aeronaves, tener los equipos y materiales como para aplicar recubrimiento protector a las estructuras, coser a máquina paños de tela, ejecutar operaciones de recubrimiento, costura y costura a máquina de las fajas de tela; instalar parches, anillos para cordones, cintas, ganchos y equipo similar, y realizar el acabado del avión completo y de sus partes.

5) Un solicitante de habilitación limitada para la reparación o alteración mayor y/o reconstrucción de un modelo de aeronave o componente de la misma debe poseer todos los equipos, instrumentos, herramientas, planos y especificaciones de procesos y de materiales provistos por el fabricante de la aeronave o construidos de acuerdo con los planos aprobados del fabricante original, necesarios para llevar a cabo y en forma correcta dicho trabajo.

145.51 Privilegios de los certificados.

Un taller aeronáutico nacional certificado puede:

a) Mantener o alterar cualquier estructura de aeronave, motor, hélice, instrumento, radio o accesorio, o partes de los mismos, para la habilitación en que ha sido habilitado.

b) Aprobar el retorno al servicio de cualquier parte para el cual tiene habilitada la habilitación después que ha sido mantenido o alterado.

c) En el caso de un taller con habilitación para estructura de aeronave, realizar las inspecciones: de cien (100) horas anual; retornar la aeronave al servicio; y

d) Mantener o alterar cualquier parte para el cual está habilitado en un lugar distinto al taller, previa autorización de la Autoridad de Aviación Civil, siempre que:

1) La tarea se cumpla de la misma forma que en el taller aeronáutico y de acuerdo con 145.57 hasta el 145.61 de este RAD.

2) En el lugar para realizar la tarea se disponga de todo el personal, equipo, materiales y datos técnicos necesarios; y

3) El manual de procedimientos de inspección del taller establezca los procedimientos a ejecutarse en un lugar diferente del taller.
Sin embargo, un taller aeronáutico nacional certificado no puede aprobar para volver al servicio cualquier avión, estructura, motor, hélice o accesorio después de realizarse una alteración mayor, reparación mayor o una reconstrucción de ellos, a menos que el trabajo se haya realizado de acuerdo con los métodos aprobados por la Autoridad de Aviación Civil.

145.53 Limitaciones de los certificados.

Un taller aeronáutico certificado no podrá realizar el mantenimiento o alteración de ninguna estructura de aeronave, motores, hélice, instrumentos, radio o accesorio para la cual no tenga la correspondiente habilitación y no podrá realizar el mantenimiento, reparación, alteración o reconstrucción de ningún artículo del cual tiene la habilitación correspondiente si se requieren datos técnicos, equipos o instalaciones especiales de las que no dispone.

145.55 Mantenimiento del personal, instalaciones, equipos y materiales.

Todo taller aeronáutico nacional certificado, proveerá personal, instalaciones, equipos y materiales al menos de igual calidad y cantidad que los requeridos para la emisión del certificado y habilitación que posee el mencionado taller.

145.57 Normas de ejecución.

a) Con excepción de lo prescrito en 145.2 de este RAD, todo taller aeronáutico nacional certificado realizará las operaciones de mantenimiento y alteraciones de acuerdo a las normas del RAD 43 de este Reglamento. El taller mantendrá actualizados a su última revisión todos los manuales de servicio que se relacionan con los artículos que el taller mantiene o altera.

b) Además, todo taller aeronáutico nacional certificado con habilitación de radio, deberá cumplir lo establecido en el RAD 43 de este Reglamento que se apliquen a los sistemas eléctricos y deberán usar materiales que cumplan con las especificaciones aprobadas para el equipo correspondiente a su habilitación. El taller utilizará aparatos de prueba, equipo del taller, normas de ejecución, métodos de comprobación, modificaciones y calibraciones que cumplan con las especificaciones o con las instrucciones del fabricante; con las especificaciones aprobadas, y si no se lo hubiere especificado de otra manera, aceptar los correctos procedimientos de la industria radio electrónica aeronáutica.

145.59 Inspección del trabajo realizado.

a) Todo taller aeronáutico nacional deberá, antes de aprobar la estructura de avión, motor, hélice, instrumentos, radio o accesorios para retornar al servicio luego de realizar el mantenimiento o alteraciones, hacer que la parte sea inspeccionada por un inspector calificado. Luego de realizar la operación de mantenimiento o alteración, el taller aeronáutico nacional certificará en los registros de mantenimiento y alteración, que la parte en cuestión está aeronavegable en relación a los trabajos ejecutados.

b) Según lo prescrito en el párrafo (a) de ésta sección, el inspector calificado debe ser empleado del taller, el cual ha demostrado tanto por experiencia y actualización que entiende de métodos de inspección, técnicas y equipo usados en la determinación de la aeronavegabilidad de la parte en cuestión. Deberá además, ser experto en el uso de medios auxiliares para inspección mecánica y visual, apropiadas para la parte que se inspeccionó.
El inspector actuante, así como el personal que realiza las tareas anteriormente descritas y el responsable técnico del taller, deben cumplir con lo prescrito en el RAD 43 de este Reglamento.

145.61 Registros e informe de trabajos realizados.

Todo taller aeronáutico nacional, mantendrá los registros (records) adecuados de todos los trabajos que realice, mencionando el nombre del mecánico habilitado que efectuó el trabajo y del inspector de dicho trabajo. El taller deberá guardar los registros (records) al menos dos (2) años luego de realizado el trabajo.

145.63 Informe de desperfectos o de condición no aeronavegable.

a) Todo taller aeronáutico nacional deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de las setenta y dos (72) horas de haber sido descubierto cualquier defecto serio u otros factores recurrentes que comprometan la condición de aeronavegabilidad en aeronaves, motores, hélices o cualquier componente de ellos. El informe será confeccionado en la forma y manera que indique la Autoridad de Aviación Civil, describiendo el defecto o el mal funcionamiento en forma completa sin quitar o retener cualquier información que sea pertinente.

b) En cualquier caso donde el depósito de un reporte (informe) bajo el párrafo (a) de esta sección podría perjudicar a la estación de reparación, la misma debe referir el asunto al Director para una determinación referente a si se debe o no hacer el reporte.
Si el defecto o mal funcionamiento podría resultar en una amenaza inminente para el vuelo, la

estación de reparación debe utilizar el metódo más expeditivo que pueda para informar al Director.

c) El titular de un certificado de una estación de reparación doméstica que también es titular de un certificado de la parte 121 ó 135, un certificado de tipo (incluyendo un certificado de tipo suplementario), una aprobación del fabricante de piezas (PMA), o una autorización (TSO), o que es el concesionario de un certificado de tipo, no necesita reportar una falla, mal funcionamiento o defecto bajo esta sección si la falla, mal funcionamiento o defecto ha sido reportado por él bajo la sección 21.3, 121.703 ó 135.57 de este reglamento.

Sección "C" - Taller Aeronáutico Extranjero

145.71 Requisitos generales.

Una convalidación para talleres aeronáuticos con sus habilitaciones apropiadas puede también ser emitido para un taller aeronáutico extranjero si la Autoridad de Aviación Civil encuentra que el mismo es necesario para realizar el mantenimiento o alteración fuera del territorio nacional de una aeronave con matrícula registrada en la República Dominicana y de motores, hélices, dispositivos y las partes de los componentes aquí citados para ser usados en la aeronave con matrícula registrada en la República Dominicana. Un taller aeronáutico extranjero deberá cumplir con los mismos requisitos de un taller aeronáutico nacional, excepto las disposiciones de 145.39 hasta 145.43.

145.73 Alcance del trabajo autorizado.

a) Un taller aeronáutico extranjero aprobado puede, con respecto a las aeronaves de matrícula registrada en la República Dominicana, mantener o alterar las aeronaves, la estructura, los motores, las hélices o sus partes componentes. La Autoridad de Aviación Civil puede prescribir las especificaciones de operación conteniendo las limitaciones que considere necesarias para cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad de este Reglamento.

b) Un taller aeronáutico extranjero puede realizar sólo los servicios y funciones específicas que estén comprendidas en las habilitaciones y clases establecidas en sus especificaciones de operaciones.

145.75 Personal.

a) Todo solicitante de una convalidación de taller aeronáutico extranjero y su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional, debe contar con suficiente personal capaz de realizar, supervisar o inspeccionar el trabajo para el cual pide la habilitación, con relación a su volumen.

b) Los supervisores e inspectores de todo taller aeronáutico extranjero convalidado, deben conocer las partes aplicables de este Reglamento, las Directivas de Aeronavegabilidad y las instrucciones para el mantenimiento y servicio de los fabricantes de las partes sobre los que se va a trabajar. Sin embargo, no necesita personal habilitado según los requisitos de este Reglamento, siempre y cuando las personas que ejecuten el trabajo en el taller aeronáutico extranjero estén habilitadas por la Autoridad de Aviación Civil y sean empleados del taller aeronáutico extranjero en el momento de ejecutar el trabajo.

c) En el caso que las personas encargadas de la supervisión o de la inspección final, no estén habilitadas bajo este RAD o por el país en el que está ubicado el taller, sus habilitaciones serán determinadas por la Autoridad de Aviación Civil, basándose en su capacidad para cumplir con los requisitos enumerados en el párrafo (a) de esta sección, lo que deberá ser constatado por medio de pruebas orales, practicas o cualquier otro método que elija la Autoridad de Aviación Civil.

d) Ninguna persona puede ser responsable por la supervisión o la inspección final de un trabajo hecho en un taller extranjero a una aeronave matrículada en la República Dominicana, a menos que dicha persona pueda leer, escribir y comprender el idioma español, salvo que la Autoridad de Aviación Civil determine otra cosa.

145.77 Reglas generales de operación.

Todo taller aeronáutico extranjero aprobado, deberá cumplir con las reglas de operación establecidas en la sección (b) de este RAD excepto 145.61 al 145.63 y tendrán los mismos privilegios de un taller aeronáutico nacional, según lo dispuesto en 145.51.

145.79 Registros (records) e informes.

a) Todo taller aeronáutico extranjero aprobado, deberá mantener los registros (records) y producir los informes con respecto a las aeronaves matrículadas en la República Dominicana que la Autoridad de Aviación Civil considere necesario e incluyendo lo dispuesto en los párrafos (b) y (c) de esta sección.

b) Todo taller aeronáutico extranjero aprobado, llevará un registro (records) de mantenimiento y alteración que se realice en las aeronaves registradas en la República Dominicana, con suficiente detalle para mostrar marca, modelo, número de identificación, número de serie de la aeronave en cuestión y una descripción del trabajo realizado. En el caso de reparaciones y/o alteraciones mayores, el informe se hará en el formato prescrito por la Autoridad de Aviación Civil, quedando el original con el propietario de la aeronave y una copia para la Autoridad de Aviación Civil, sin embargo, si una reparación o alteración mayor es realizada en una aeronave de transporte de matrícula dominicana, el informe puede ser asentado en el historial u otro registro provisto por el explotador para este propósito. A pedido la Autoridad de Aviación Civil, el taller aeronáutico extranjero pondrá a su disposición todos los registros (records) de mantenimiento alteración.

c) Todo taller aeronáutico extranjero deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil dentro de las setenta y dos (72) horas posteriores al descubrimiento de un defecto serio o una condición no aeronavegable recurrente de cualquier aeronave, motor o un componente de cualquiera de ellos, sobre los que se realicen trabajos según este RAD.

Sección "D" – Habilitaciones Limitadas para Fabricantes

La presente sección no se encuentra regulada en la República Dominicana mediante la emisión original del Reglamento Aeronáutico Dominicano, pero se mantiene su titulación a fines de facilitar su futura y oportuna inclusión a las disposiciones que al efecto sean de lugar.

Apéndice "A"

NOTA: Cuando un asterisco (*) se indica después de cualquier función de trabajo listada en este Apéndice, indica que el solicitante no necesita tener el equipo y el material en sus instalaciones para realizar esa función de trabajo, siempre que él contrate ese trabajo en particular con otro taller que tenga el equipo y el material necesario.

a) Un solicitante para las habilitaciones I, II, III ó IV de estructuras de aeronaves, debe estar provisto con equipo y material necesario como para realizar eficientemente los siguientes trabajos:

1) **Componentes Estructurales de Acero:**

Reparación o reemplazo de tuberías de acero y empalmes, usando cuando corresponda las técnicas de soldadura adecuadas.
Tratamiento anticorrosivo de las partes de acero interiores y exteriores.
Protecciones metálicas o anodizados. (*)
Operaciones de tornos simples tales como la inserción de bujes, bulones, etc.
Operaciones de tornos complejo que incluyen el uso de cepilladoras, máquinas de taller, máquinas fresadoras, etc. (*)
Fabricación de herrajes de acero.
Operaciones de limpieza por chorro de aire más partículas abrasivas, y de limpieza (depuración) química. (*)
Tratamientos térmicos. (*)
Inspección magnética. (*)
Reparación o reconstrucción de tanques de metal. (*)

2) **Estructura de Madera:**

Empalmes de largueros de madera.
Reparación de costillas y largueros (maderas).
Fabricación de largueros de madera. (*)
Reparación o reemplazo de costillas de metal.
Alineamiento interior de las alas.
Reparación o reemplazo de revestimiento de madera terciada.
Tratamientos contra el deterioro de la madera.

3) **Recubrimientos y componentes estructurales de aleación: Reparación y reemplazo de recubrimientos de metal usando herramientas y equipos mecánicos.**

Reparación y reemplazo de miembros de aleación y de componentes tales como tubos, refuerzos, recubrimientos, empalmes, ángulos, etc.
Alineación de componentes usando guías o bastidores (utilajes) como en el caso de unión de secciones de fuselaje u otras operaciones similares.

Fabricación de bloques matrices de madera.
Inspección fluorescente de los componentes de la aleación. (*)
Fabricación de miembros y componentes de aleación tales como tubos, canales, recubrimientos, ángulos, etc. (*)

4) **Recubrimientos de tela:**

Reparación de superficies de tela.
Recubrimiento y terminado de componentes y de la aeronave completa.

5) **Sistemas de control:**

Renovación de cables de control usando técnicas de engarce y empalme.
Reglaje del sistema completo de control.
Renovación o reparación de todos los componentes con puntos de articulación del sistema de control, tales como pernos, bujes, etc.
Instalación de unidades y componentes del sistema de control.

6) **Sistema de tren de aterrizaje:**

Renovación o reparación de todos los componentes articulados y fijaciones del tren de aterrizaje, tales como bulones, bujes, empalmes, etc.
Revisión general y reparación de las unidades de amortiguación elástica.
Revisión general y reparación de las unidades de amortiguación hidráulica y neumáticas. (*)
Revisión general y reparación de los componentes del sistema de frenos. (*)
Llevar a cabo las pruebas de ciclos de retracción.
Revisión general y reparación de circuitos eléctricos.
Revisión general y reparación de componentes del sistema hidráulico. (*)
Reparación o fabricación de líneas hidráulicas.

7) **Sistema de cableado eléctrico:**

Diagnóstico de mal funcionamiento.
Reparación o reemplazo del cableado eléctrico.
Instalación de equipo eléctrico.
Verificación en banco de componentes eléctricos (esta prueba no debe confundirse con la prueba funcional, mas compleja, luego de la revisión general).

8) **Operaciones de ensamblaje:**

Ensamblaje de partes componentes de la estructura de la aeronave, tales como tren de aterrizaje, alas, controles, etc.
Reglaje y alineación de componentes de la estructura de la aeronave, incluyendo el sistema de control completo.
Instalación de motores.

Instalación de instrumentos y accesorios.
Ensamblaje y empalmes de los recubrimientos, partes fuseladas, etc.
Reparación y ensamblaje de componentes de plástico tales como parabrisas, ventanas, etc.
Levantar la aeronave completa mediante gatos hidráulico.
Realizar operaciones de peso y balanceo de la aeronave (esta función deberá realizarse en un área sin corrientes de aire). (*)
Balanceo de superficies de control.

b) Un solicitante de cualquier habilitación de motores debe poseer equipo y material necesario para una ejecución eficiente de las siguientes funciones del trabajo correspondientes a la habilitación para:

1) **Clase I y II:**

i) Realizar el mantenimiento y la alteración del motor incluyendo el reemplazo de partes.
Limpieza (depuración) química y mecánica.
Operaciones de desmontaje.
Reemplazo de las guías y asientos de válvula. (*)
Reemplazo de bujes, cojinetes, pernos, insertos, etc.
Operaciones de plateado (cobre, plata, cadmio, etc.). (*)
Operaciones de calentamiento (incluyendo el uso de técnicas recomendadas que requieren instalaciones controladas de calentamiento).
Templado superficial por enfriamiento rápido, y fijación de piezas usando contracción por enfriamiento.
Retiro y reemplazo de espárragos.
Inscripción o fijación de información de identificación.
Pintura de motores y componentes.
Tratamiento anticorrosivo para las partes.
Reemplazo y reparación de los componentes del motor construidos en chapa de metal o de acero, tales como deflectores, tubos, etc. (*)

ii) Inspeccionar todas las partes, usando las técnicas de inspección adecuadas:

Inspecciones magnéticas, fluorescentes, y otras adecuadas. (*)
Determinación exacta de holguras y tolerancias de todas las partes.
Inspección para verificar la alineación de vástagos y varillas de conexión, cigüeñales, árboles motores, etc.
Balanceo de partes incluyendo cigüeñales, rotores, etc. (*)
Inspección de válvulas y resortes.

iii) Llevar a cabo maquinados rutinarios:

Operaciones de esmerilado, afilación y pulido de precisión (incluyendo cigüeñales, camisas de cilindro, etc.). (*)

Operaciones de perforación, rebajado, taladrado, fresado y corte de precisión. (*)
Escariado para inserción de bujes, cojinetes, y otros componentes similares.
Rectificación de válvulas.

iv) Realización de operaciones de ensamblado:

Operaciones de regulación de tiempos de válvulas e ignición.
Fabricación y prueba de equipo de encendido.
Fabricación y prueba de tuberías rígidas y flexibles.
Preparación de motores para un período de corto o largo plazo de almacenamiento. (preservación)
Accesorios del grupo motopropulsor para su prueba funcional (esta prueba no debe confundirse con la prueba de rendimiento luego de la revisión general. (*)
Levantar motores por medios mecánicos.
Instalación de los motores en la aeronave. (*)
Alinear y ajustar los controles del motor. (*)
Una vez completada la instalación de los motores en la aeronave y completada su alineación y ajuste de los controles del motor, debe inspeccionarlos un mecánico que posea el correspondiente certificado de esa habilitación. Los supervisores deben conocer a fondo los detalles de la instalación pertinente.

v) Prueba del grupo motopropulsor después de la revisión general (overhaul) de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.

El equipo de prueba será el que recomiendan los fabricantes de los motores que se probarán, o un equipo equivalente que cumpla con el mismo fin. La tarea de prueba puede realizarla el propio taller o puede contratarse a otro; en ambos casos el taller será el responsable de la aceptación final del motor probado.

2) **Clase III:**

Los requisitos funcionales y de equipo para los motores de turbina serán totalmente requeridos por las recomendaciones del fabricante, incluyendo las técnicas, los métodos de inspección y las pruebas.

c) Un solicitante de cualquier clase de habilitación para hélices debe proveer el equipo y material necesario para realizar eficientemente los siguientes trabajos correspondientes a la clase de habilitación que solicita:

1) **Clase I:**

i) Realizar el mantenimiento y alteración de hélices incluyendo la

instalación y reemplazo de partes.

Reemplazo de la punta de la pala.
Terminación final de las hélices de madera.
Hacer incrustaciones en la madera.
Terminación final de palas plásticas.
Enderezamiento de palas dobladas dentro de la tolerancia de reparación.
Modificaciones del diámetro de la pala, y del perfil, lustre y pulido.
Operaciones de pintado.
Remoción y nueva instalación del motor.

ii) Inspeccionar componentes, usando medios auxiliares.

Inspección de hélices para certificar conformidad con los planos y especificaciones del fabricante.
Inspecciones de cubos y palas para localizar fallas y defectos, usando equipos de inspección magnética o fluorescente. (*)
Inspección de cubos y palas para detectar fallas, usando todas las ayudas visuales, incluyendo los procesos químicos para las partes.
Inspección de cubos por desgaste de estrías o cualquier otro defecto.

iii) Reparación o reemplazo de componentes (no se aplica a esta clase):

iv) Balanceo de hélices:

Prueba para la adecuada alineación en la aeronave.
Prueba para verificar que no esté fuera de balanceo en sentido horizontal y vertical (esta prueba se realizará usando equipamiento de precisión).

v) Prueba de los mecanismos de cambio de paso de hélice (no se aplica a esta clase)

2) **Clase II:**

i) Realizar mantenimiento y alteración de hélices, incluyendo la instalación y el reemplazo de partes:

Todas las tareas detalladas en el párrafo (c)(1)(i) de este Apéndice, cuando correspondan a la marca y modelo de hélice para el cual se solicita una habilitación.
Lubricación adecuada de las partes móviles.
Montaje completo de la hélice y submontajes utilizando herramientas especiales cuando sea necesario.

ii) Inspección de componentes usando las técnicas adecuadas de inspección.

Las tareas detalladas en el párrafo (c)(1)(ii) de este Apéndice, cuando

correspondan a la hélice de la marca y modelo para la cual se solicita una habilitación.

iii) Reparación o reemplazo de las partes componentes:

Reemplazar palas, cubos, o cualquiera de sus componentes.
Reparaciones o reemplazos de dispositivos anticongelantes.
Arreglo de muescas o raspaduras de las palas de metal.
Reparación o reemplazo de componentes eléctricos de la hélice.
Enderezar palas dobladas con sus respectivas tolerancias.
Pulimiento y pintura.
Remoción e instalación del motor.

iv) Balanceo de las hélices:

Las tareas detalladas en el párrafo (c)(1)(iv) de este Apéndice, cuando corresponden a la hélice de marca y modelo para la cual se solicita una habilitación.

v) Prueba del mecanismo de cambio de paso de la hélice.

Prueba hidráulica de hélice y componentes.
Pruebas de las hélices operadas eléctricamente y componentes.
Prueba de dispositivos de velocidad constante. (*)

d) Un solicitante de una habilitación de radio debe poseer los siguientes equipos y materiales:

1) Para una habilitación de radio clase I (comunicaciones), el equipo y materiales necesarios para cumplir eficientemente los trabajos detallados en el párrafo (4); y también los siguientes funciones:

Prueba y reparación de auriculares, altoparlantes y micrófonos.
Medición de la potencia de salida del transmisor de radio.

2) Para una habilitación de radio clase II (navegación) el equipo y materiales necesarios para ejecutar eficientemente los trabajos detallados en el párrafo (4) y también los siguientes funciones:

Prueba y reparación de auriculares.
Prueba de parlantes.
Reparación de parlantes. (*)
Medición de la sensibilidad del lazo de antena por medio de métodos adecuados.
Determinación y compensación del error (debido a la presencia de masas metálicas próximas) en el equipo de radiogoniómetro de la aeronave.
Calibración de los equipos de ayuda a la navegación (en crucero, o en aproximación) o similares, que se adecuen a esta Habilitación, según las normas de ejecución aprobadas

3) Para la habilitación de radio clase III (radar), el equipo y los materiales necesarios para la ejecución eficiente de las tareas listadas en el párrafo (4), y también para las siguientes:

Medición de la potencia de salida del transmisor de radio.
Plateado metálicos de las líneas de transmisión, guías de onda y equipo similar de acuerdo con las especificaciones adecuadas. (*)
Presurización del equipo de radar correspondiente con aire seco, nitrógeno u otros gases especificados.

4) Para todas las clases de habilitación de radio, el equipo y materiales necesarios para la ejecución eficiente de los siguientes trabajos:

Inspección física del funcionamiento de los sistemas de radio y sus componentes por métodos visuales y mecánicos.
Inspección del funcionamiento eléctrico de los sistemas de radio y sus componentes por medio de los instrumentos de prueba eléctricos y/o electrónicos.
Conprobar el cableado de la aeronave, antenas, tomas, relays y otros componentes de radio para detectar defectos de instalación.
Conprobar los sistemas de encendido del motor y los accesorios de la aeronave para determinar si existen fuentes de interferencia eléctrica.
Verificar que el suministro de potencia de la aeronave sea el adecuado, y funcione correctamente.
Prueba de los instrumentos de radio. (*)
Reparaciones, revisión general, prueba, y verificación de dinamotores, inversores, y otros aparatos radioeléctricos. (*)
Pintar y terminar los contenedores de los equipos. (*)
Según se necesite, cumplir con los métodos adecuados para realizar las calibraciones, y otra información sobre los paneles de radio control y otros componentes.
Hacer y reproducir planos, diagramas de cableados, y otro material similar requerido para registrar alteraciones y/o modificaciones a la radio (pueden usarse fotografías en lugar de planos, si sirven como medio de registro equivalente o superior). (*)
Fabricar conjuntos sintonizadores con eje, consolas, conjuntos de cables, y otros componentes similares usados en radios o en instalaciones de radio, en aeronaves.
Calibración de los circuitos de sintonía (RF y IF).
Instalar y reparar antenas de aeronaves.
Instalación completa de los sistemas de radio en aeronaves, y preparación de los informes de peso y balanceo. (*)
(Si esta fase de la instalación de la radio requiere modificaciones en la estructura de la aeronave, los trabajos deben ser ejecutados, supervisados, e inspeccionados, por personal habilitado).
Medir valores de modulación, ruido, y distorsión en radios.

Medir frecuencias de audio y de radio para ajustarlas a las tolerancias correctas, y ejecutar las calibraciones necesarias para que la radio opere adecuadamente.
Medir valores de los componentes de radio (inductancia, capacitancia, resistencia).
Medir la atenuación de la línea de transmisión de radio frecuencia.
Determinar la forma de onda, y su fase, cuando corresponda.
Determinar la adecuación de la antena de radio, la bajada de antena, y las características de la línea de transmisión y su ubicación, para el tipo de radio a que se va a conectar.
Determinación de la condición operacional del equipo de radio instalado en la aeronave, usando los aparatos de prueba portátiles adecuados.
Determinación de la adecuada ubicación de las antenas de radio de la aeronave.
Prueba de todos los tipos de tubos electrónicos, transistores, o dispositivos similares, en equipos que se adecuen a la habilitación pedida.

e) Un solicitante de cualquier clase de habilitación en instrumentos debe proveer el equipo y material necesario para una ejecución eficiente de las siguientes tareas, de acuerdo con las correspondientes especificaciones y recomendaciones del fabricante, adecuadas a la clase de habilitación que solicita:

1) Clase I:

i) Diagnóstico de fallas de los instrumentos.

Diagnóstico de fallas de los siguientes instrumentos:
Indicadores de la velocidad vertical (velocímetros),
Altímetros,
Indicadores de velocidad del aire (velocímetros),
Indicadores de vacío (vacuometro),
Medidores de presión de aceite,
Medidores de presión de combustible,
Medidores de presión hidráulica,
Medidores de presión descongelante,
Tubos pitot con toma estática,
Brújulas de indicación directa,
Tacómetros de indicación directa,
Acelerómetros,
Medidores de cantidad de combustible de lectura directa, instrumentos ópticos (secantes, derivómetros, etc.).

ii) Realizar el mantenimiento y las alteraciones de instrumentos, incluyendo su instalación y la sustitución de partes.

Realizar estas tareas en los instrumentos detallados en el párrafo (e)(1)(i)

de este Apéndice.
Las tareas de instalación incluyen la fabricación de paneles de instrumentos, y otros componentes estructurales de instalación el taller debe estar equipado para realizar estas tareas. Sin embargo puede contratarse con otro taller competente, equipado convenientemente para realizarlos.

iii) Inspeccionar, ensayar, y calibrar instrumentos:

Para todos los instrumentos listados en el párrafo (e)(1)(i) de este Apéndice en la misma aeronave, o fuera de él, según convenga.

2) Clase II:

i) Diagnóstico de fallas de los siguientes instrumentos:

Tacómetros,
Sincroscopio,
Indicadores eléctricos de temperatura,
Indicadores tipo de resistencia eléctrica,
Indicadores tipo imán móvil,
Indicadores de combustible del tipo resistencia,
Unidades de aviso (alarma) (de aceite y de combustible),
Sistemas e indicadores tipo selsyn,
Sistemas e indicadores autosincrónicos,
Compases de indicación remota,
Indicadores de cantidad de combustible,
Indicadores de cantidad de aceite,
Indicadores de radio,
Amperímetros,
Voltímetros,
Sectantes visores de desviación,

ii) Realizar el mantenimiento y alteración de instrumentos, incluyendo su instalación, y el reemplazo de partes:

Realizar estas tareas en los instrumentos detallados en el párrafo (e)(2)(i) de este Apéndice.
Las tareas de instalación incluyen la fabricación de paneles de instrumentos, y otros componentes estructurales de instalación el taller debe estar equipado para realizar estas tareas. Sin embargo puede contratarse con otro taller competente, equipado convenientemente para realizarlos.

iii) Inspeccionar, probar y calibrar instrumentos:

Para todos los instrumentos listados en el párrafo (e)(2)(i) de este

Apéndice, dentro y fuera de la aeronave, según convenga.

3) Clase III:

i) Diagnosticar fallas de instrumentos:
Para los siguientes instrumentos:
Indicadores de giro y ladeo,
Giróscopos direccionales,
Giróscopos del horizonte artificial,
Unidades de control del piloto automático y sus componentes. (*)
Indicadores de dirección de lectura remota (radio compás). (*)

ii) Realizar el mantenimiento y la alteración de instrumentos, incluyendo la instalación y reemplazo de partes:

Para los instrumentos detallados en el párrafo (e)(3)(i) de este Apéndice. Las tareas de instalación incluyen la fabricación de paneles de instrumentos, y otros componentes estructurales de instalación. El taller de reparación debe estar equipado para realizar estas tareas. Sin embargo, se puede contratar otro taller equipado convenientemente como para ejecutarlas.

iii) Inspección, prueba y calibración de instrumentos:

Para los instrumentos listados en el párrafo (e)(3)(i) de este Apéndice, fuera y dentro del avión, según convenga.

4) Clase IV:

i) Diagnosticar mal funcionamiento de los siguientes instrumentos:

Indicador de cantidad tipo capacitor,
Otros instrumentos electrónicos,
Analizadores del motor.

ii) Mantener y alterar instrumentos, incluyendo su instalación y el reemplazo de partes:

Para los instrumentos listados en el párrafo (e)(4)(i) de este Apéndice.

Tareas de instalación incluyen la fabricación de paneles de instrumentos, y otros componentes estructurales de instalación el taller debe estar equipado para realizar estas tareas. Sin embargo, puede contratarse con otro taller competente, equipado convenientemente para cumplir las funciones siguientes:

iii) Inspeccionar, probar y calibrar los instrumentos:

Para los instrumentos enumerados en el párrafo (e)(4)(i) de este Apéndice, dentro y fuera del avión, según convenga.

f) Un solicitante de habilitación en accesorios, Clases I, II ó III, debe proveer el equipo y los materiales necesarios para realizar eficientemente las siguientes tareas, de acuerdo a las especificaciones pertinentes, y las recomendaciones del fabricante.

1) Diagnosticar funcionamiento defectuoso de los accesorios.

2) Mantener y alterar los accesorios, incluyendo su instalación y el reemplazo de partes.

3) Inspeccionar, probar y cuando corresponda, calibrar accesorios.

REPUBLICA DOMINICANA

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

RAD 147

- ESCUELA TECNICA DE MANTENIMIENTO DE AVIACION

RAD 147 - Escuela Técnica de Mantenimiento de Aviación

Indice

Sección "A" - Generalidades

147.1 Aplicabilidad.
147.3 Requisitos para certificación.
147.5 Solicitud y emisión del certificado.
147.7 Duración del certificado.

Sección "B" - Requisitos de Certificación

147.11 Habilitaciones.
147.13 Instalaciones, equipos y materiales requeridos.
147.15 Espacio requerido.
147.17 Equipos requeridos para instrucción.
147.19 Requisitos de herramientas especiales y equipos de taller.
147.21 Pensum requerido.
147.23 Requisitos de instructores.

Sección "C" - Reglas de Operación

147.31 Inscripción y asistencia, pruebas y créditos por instrucción o experiencia previas.
147.33 Registros.
147.35 Certificado de graduación y registro de calificaciones.
147.36 Requisitos de instructores de mantenimiento.
147.37 Mantenimiento de las instalaciones, equipos y materiales.
147.38 Requisitos del programa o pensum aprobado.
147.38a Calidad de la instrucción.
147.39 Exhibición de certificado.
147.41 Cambio de local.
147.43 Inspección.
147.45 Propaganda.

Apéndices del RAD 147

Apéndice "A" - Requisitos del Pensum.
Apéndice "B" - Temas del Pensum General.
Apéndice "C" - Temas del Pensum de Estructura de Aeronaves.
Apéndice "D" - Temas del Pensum del Grupo Motor.

Sección "A" - Generalidades

147.1 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de un certificado de una escuela para los técnicos de mantenimiento de aviación y habilitaciones relacionadas y las reglas generales para los titulares de estos certificados.

147.3 Requisitos para certificación.

Ninguna persona podrá operar una escuela para técnico de mantenimiento de aeronaves sin estar debidamente certificada por la Autoridad de Aviación Civil y reconocida por la secretaria de educación.

147.5 Solicitud y emisión del certificado.

a) Un solicitante que reúna los requisitos exigidos por este reglamento para poder tener derecho a un certificado de una escuela para técnico de mantenimiento de aeronave deberá someter a la autoridad aeronáutica:

1) Una descripción del pensum propuesto;

2) Una lista de las instalaciones, equipos y materiales que serán utilizados en la docencia (con fotografía de los equipos si es posible).

3) Una lista detallando al personal instructor, incluyendo curriculum de los mismos.

4) Una declaración del numero máximo de estudiantes que espera enseñar por aula.

b) Un solicitante que reúna los requisitos de este RAD puede obtener un certificado de una Escuela para técnicos de mantenimiento de aviación y habilitación asociadas.

147.7 Duración del certificado.

a) Un certificado de una escuela de técnico de mantenimiento de aeronaves o habilitación será efectiva por un período de veinticuatro (24) meses o hasta que éste sea suspendido o cancelado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) Todo el titular de un certificado que sea suspendido o revocado, deberá devolver este certificado a la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "B" - Requisitos de Certificación

147.11 Habilitaciones.

Las siguientes habilitaciones serán expedidas bajo este RAD:

1) Aeronave;

2) Grupo motor;

3) Aeronave y grupo motor.

147.13 Instalaciones, equipos y materiales requeridos.

El solicitante deberá tener al menos el equipo y materiales especificados en las secciones 147.15 y 147.19 que sean apropiados para la habilitación que él solicita.

147.15 Espacio requerido.

El solicitante deberá tener un lugar correctamente alumbrado y ventilado, apropiado para las habilitaciones que solicita a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil, que sea apropiado para el número máximo de estudiantes esperados a ser instruidos a la vez. dicho lugar requiere lo siguiente:

a) Un salón de clase para impartir clases teóricas.

b) Instalaciones apropiadas disponibles para área de entrenamiento y acondicionadas para asegurar separación apropiada del área de trabajo para partes, herramientas, materiales y artículos de trabajo.

c) Un área apropiada para la aplicación de pintura a presión u otros acabados

d) Un área equipada con tanque de lavado y equipos de desengrase con aire a presión u otros equipos adecuados de limpieza.

e) Instalaciones apropiadas para la corrida de motores.

f) Un área con equipos apropiados incluyendo bancos de trabajo, mesas y equipos de prueba para desarme, servicio e inspección de:

1) Sistemas de ignición, equipos eléctricos y accesorios;

2) Carburadores y sistemas de combustibles; y

3) Sistemas hidráulicos y/o de vacío para aeronaves, motores y sus accesorios.

g) Un área con equipos apropiados, incluyendo bancos de trabajo, mesas, estantes y gatos para desarme, inspección y reglaje de aeronaves.

h) Espacio conveniente con equipos adecuados para desarmar, inspeccionar, armar, localización y reparación de desperfectos y sincronización de motores.

147.17 Equipos requeridos para instrucción.

a) El solicitante deberá tener los siguientes equipos de instrucción que sean apropiados para la habilitación que él solicita:

1) Varios tipos de estructura de aeronaves, sistemas de aeronaves y componentes, motores y sistemas de motores y componentes (incluyendo hélices) en una cantidad y tipo conveniente para completar los proyectos prácticos requeridos por su pensum aprobado;

2) Al menos una aeronave de un tipo actualmente certificada por la Autoridad de Aviación Civil. Para operación privada o comercial, con motor, hélices, instrumentos de motor, equipos de navegación y comunicación, luces de aterrizajes y otros equipos y accesorios sobre los cuales un técnico de mantenimiento podría trabajar y con las cuales el técnico debería estar familiarizado.

b) El equipo requerido en el párrafo (a) de esta sección no necesita estar aeronavegable, pero si fue dañado por accidente deberá estar físicamente completo.

c) Estructuras, grupo motor, hélices, accesorios y componentes de los mismos, sobre los cuales se han de dar instrucciones y con los cuales se debe adquirir experiencia práctica de trabajo, deben ser tan diversificados como para señalar los métodos diferentes de construcción, montaje, inspección y operación cuando sean instalados en una aeronave. Deben haber suficientes unidades de modo que no más de ocho estudiantes trabajen en cualquier unidad a la vez.

d) Si la aeronave que se está utilizando para fines de instrucción no tiene tren de aterrizaje retractable y flaps, la escuela debe proporcionar ayudas de instrucción o maquetas de instrucción de tren de aterrizaje retractable y flaps.

147.19 Requisitos de herramientas especiales y equipos de taller.

El solicitante deberá tener un almacén adecuado de materiales, herramientas especiales y equipos de taller que sean apropiados al pensum aprobado para la escuela y sean usados en la construcción y mantenimiento de aeronaves, para asegurar que todo estudiante esté debidamente instruido. Las herramientas especiales y los equipos de taller deberán estar en condiciones satisfactorias de trabajo para su uso.

147.21 Pensum requerido.

a) El solicitante deberá tener un pensum apropiado que esté diseñado para calificar sus estudiantes, para realizar las funciones de un técnico para la habilitación que quiera obtener.

b) El pensum debe ofrecer la cantidad de horas de instrucción que se indican más abajo, las cuales no deberán ser de menos de cincuenta (50) minutos de duración:

1) Aeronave (estructura) x 1,150 horas (400 horas en generalidades, 750 de estructuras).

2) Motores 1,150 horas (400 horas en generalidades 750 de motores).

3) Combinado aeronave y motores 1,900 horas (400 horas en generalidades, 750 horas aeronave y 750 de motores).

c) El pensum tendrá que cubrir los temas y detalles prescritos en los Apéndices B, C ó D como sea aplicable. Toda materia debe ser enseñada alcanzando el nivel de proeficiencia indicada en el Apéndice "A".

d) El pensum deberá mostrar:

1) Los proyectos prácticos que deben ser cumplidos;

2) Para todo tema, la teoría y otras instrucciones que deben darse; y

3) Una lista de las pruebas escolares mínimas que deben ser impartidas.

147.23 Requisitos de instructores.

El solicitante deberá tener la cantidad de instructores apropiados, con licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves con la habilitación que la Autoridad de Aviación Civil determine necesaria para proveer instrucción adecuada y supervisión a los estudiantes. El solicitante deberá tener al menos un instructor por cada 25 estudiantes por clase, sin embargo el solicitante podrá proveer instructores especializados que no posean licencia de técnico de mantenimiento de aeronave para enseñar matemática, física, electricidad básica, hidráulica, dibujo y temas similares.

Al solicitante se le requerirá mantener una lista de los nombres y calificaciones de los instructores especializados y proveer esta lista a la Autoridad de Aviación Civil.

Sección "C"- Reglas de Operación

147.31 Inscripción y asistencia, pruebas y créditos por instrucción o experiencia previas.

a) Una escuela técnica certificada para técnicos de mantenimiento de aeronaves no debe requerir a un estudiante más de ocho (8) horas diarias de instrucción o más de cuarenta (40) horas a la semana, (en cualquier período de siete días).

b) Esta escuela técnica hará exámenes apropiados a todo estudiante al finalizar una unidad de instrucción, de acuerdo al pensum aprobado de la escuela.

c) Una escuela técnica no podrá graduar a un estudiante, a menos que haya completado todos los requisitos del pensum aprobado. Sin embargo, la escuela podrá dar crédito a un estudiante por instrucción o experiencia previas, según lo siguiente:

1) Una escuela podrá dar crédito a un estudiante con instrucción completada satisfactoriamente en:

   i) Una universidad o instituto politécnico acreditado;

   ii) Una escuela vocacional o técnica;

   iii) Una escuela técnica militar;

   iv) Una escuela técnica de aviación certificada.

2) La escuela puede determinar la cantidad de créditos a reconocer mediante:

   i) Un examen de admisión igual al dado al estudiante que completó una fase del pensum aprobado de la escuela;

   ii) La evaluación de los certificados de estudios anteriores;

   iii) En el caso de un estudiante de una escuela militar en base a un examen de admisión.

3) Una escuela podrá dar crédito a un estudiante con experiencia previa en mantenimiento de aeronaves solamente tomando un examen de admisión.

4) Una escuela puede acreditar a un estudiante que requiera una habilitación adicional, previo cumplimiento satisfactorio de la porción de un pensum de técnico de mantenimiento de aeronaves que corresponda.

d) Una escuela no puede tener más estudiantes matriculados, que el número indicado en su solicitud para obtención de la autorización, a menos que, una enmienda a su solicitud se haya aprobado.

e) Toda escuela certificada deberá usar un sistema aprobado para determinar las calificaciones finales del curso y para registrar la asistencia de cada estudiante. El sistema debe mostrar las horas de ausencia permitidas y demostrar como la materia perdida se le ha hecho llegar al estudiante.

147.33 Registros.

a) Toda escuela certificada deberá mantener un registro de cada estudiante inscrito, mostrando lo siguiente:

1) Su asistencia, exámenes y calificaciones recibidas en las fases requeridas por éste RAD;

2) Los créditos obtenidos por instrucción o experiencia previa; y

3) La transcripción auténtica de las calificaciones alcanzadas en esa escuela.

Deberá retener los registros por lo menos dos (2) años después de la finalización del curso y los mantendrá disponibles para la inspección de la Autoridad de Aviación Civil durante ese período.

b) Toda escuela guardará una hoja del progreso individual y registro de cada uno de sus estudiantes mostrando el proyecto práctico o trabajo de laboratorio cumplido o a ser cumplidos por los estudiantes en cada materia o asignación.

147.35 Certificado de graduación y registros de calificaciones.

a) Toda escuela certificada deberá entregar a cada estudiante que se gradúe o que deje la escuela antes de su graduación, un registro de sus calificaciones. Un funcionario competente de la escuela deberá autenticar los registros de calificaciones.

b) Toda escuela debe dar un certificado de graduación a todo estudiante graduado. El certificado deberá estar firmando por el director de la escuela y deberá presentar la fecha de graduación y titulo obtenido.

147.36 Requisitos de instructores de mantenimiento.

Toda escuela certificada deberá mantener los instructores técnicos de aeronaves calificados suficientes, a satisfacción de la Autoridad de Aviación Civil, para ofrecer instrucción adecuada, incluyendo al menos un instructor cada 25 estudiantes en el aula. La escuela podrá tener instructores especiales que no sean técnicos de aeronaves para enseñar matemáticas, dibujo, hidráulica o cualquier materia similar.

147.37 Mantenimiento de las instalaciones, equipos y materiales.

a) Toda escuela certificada deberá poseer las instalaciones, equipos y materiales que establezca como necesarias la Autoridad de Aviación Civil para mantener su calificación.

b) Ninguna escuela podrá hacer un cambio substancial a las instalaciones, equipos o materiales que hayan sido aprobados para un programa en particular a menos que ese cambio haya sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

147.38 Requisitos del programa o pensum aprobado.

a) Toda escuela certificada deberá seguir su programa o pensum aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

b) La escuela no podrá cambiar su pensum aprobado a menos que éste cambio sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil.

147.38a Calidad de la instrucción.

Toda escuela certificada deberá proveer una instrucción con una calidad tal, que cualquier egresado o graduado de ésta, que solicite la expedición de una licencia de técnico, dentro de los próximos sesenta (60) días después de su graduación, pase el examen exigido por la Autoridad de Aviación Civil en su primer intento.

147.39 Exhibición de certificado.

Todo el titular de un certificado de escuela deberá mostrarlo o exhibirlo al público en un lugar de la escuela accesible y que pueda ser inspeccionado por la Autoridad de Aviación Civil en cualquier momento.

147.41 Cambio de local.

El titular de certificado de escuela no podrá cambiar la ubicación de ésta, a menos que sea autorizada por escrito con treinta (30) días de anticipación por la Autoridad de Aviación Civil. Si esta disposición es violada el certificado podrá ser cancelado o anulado.

147.43 Inspección.

La Autoridad de Aviación Civil podrá en cualquier momento inspeccionar una escuela técnica de mantenimiento de aeronaves para determinar que la misma cumpla con todas las disposiciones de este RAD. Tales inspecciones serán realizadas normalmente cada año para verificar que los requisitos con los cuales fue originalmente autorizada continúan cumpliéndose. Después de cada inspección se notificará a la escuela por escrito de cualquier deficiencia encontrada. La Autoridad de Aviación Civil podrá realizar otras inspecciones en cualquier momento que ésta lo estime necesario.

147.45 Propaganda.

a) Ninguna escuela certificada podrá hacer declaraciones de ella misma que sean falsas o con la intención de lograr que otra persona se matricule en la misma.

b) En cualquier momento que la escuela quiera publicar que ha sido certificada por la Autoridad de Aviación Civil, deberá claramente distinguir entre sus cursos o materias que estén aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil y las que no lo estén.

Apéndice "A" - Requisitos del Pensum

Este Apéndice define los términos usados en los Apéndices "B", "C" y "D" de este RAD y describe los niveles de eficiencia en los cuales los capítulos bajo cada materia deben ser enseñados en todo curriculum, como se indica en los Apéndices "B", "C" y "D".

a) Definiciones según los Apéndices "B", "C" y "D":

1) Inspeccionar significa examinar con la vista y con el tacto;

2) Verificar significa comprobar las operaciones correspondientes;

3) Localización de desperfectos (troubleshoot) significa analizar e identificar funcionamientos incorrectos;

4) Dar servicios significa ejecutar funciones que aseguren la continua operación;

5) Reparar significa corregir una condición defectuosa.

Reparación de una estructura de aeronave o sistema del grupo motor, incluye el reemplazo de componentes y ajuste, pero no reparación de componentes.

6) Revisión general (overhaul) significa desarme, limpieza, inspección, revisión y reparación como sea necesario.

b) Niveles de instrucción:

1) El nivel 1 requiere:

i) Conocimiento de los principios generales, pero ninguna aplicación práctica;

ii) Ningún desarrollo de destreza manual;

iii) Instrucción por charla, demostración y discusión.

2) El nivel 2 requiere:

i) Conocimiento de los principios generales y aplicación práctica limitada;

ii) Desarrollo de suficiente destreza manual para ejecutar operaciones básicas;

iii) Instrucción por charla, demostración, discusión y aplicación práctica limitada.

3) El nivel 3 requiere:

i) Conocimiento de principios generales y ejecución de un alto grado de aplicación práctica.

ii) Desarrollo de suficiente destreza manual para simular el retorno al servicio.

iii) Instrucción por charla, demostración, discusión y un alto grado de aplicación práctica.

c) Materiales y equipos de instrucción.

El pensum puede ser presentado utilizando materiales y equipo educacional actualmente aceptado, incluyendo, pero no limitado a: Calculadoras, computadoras y equipo audio visual.

Apéndice "B" - Temas del Pensum General

Este Apéndice lista los temas requeridos del pensum general.

El número que está en paréntesis delante de cada tema indica el nivel de eficiencia a que ese tema debe ser instruido.

A. Electricidad Básica:

2) i.- Calcular y medir capacitancia e inductancia.
2) ii.- Calcular y medir potencia eléctrica.
3) iii.- Medir voltaje, corriente, resistencia y continuidad.
3) iv.- Determinar la relación de voltaje, corriente y resistencia en circuitos eléctricos.
(3) v.- Leer e interpretar los diagramas del circuito eléctrico de aeronaves, incluyendo aparatos transistorizados y funciones lógicas.
(3) vi.- Inspeccionar y dar servicio a baterías.

B. Diagramas de la Aeronave:

(2) i.- Usar los diagramas, símbolos y esquemas de los sistemas de la aeronave.
(3) ii.- Hacer croquis de reparaciones y alteraciones.
(3) iii.- Utilizar información de copias heliográficas de planos.
(3) iv.- Usar gráficas y mapas.

C. Peso y Balance:

(2) i.- Pesaje de la aeronave.
(3) ii.- Ejecutar la verificación completa del peso y balance y registrar los datos.

D. Uniones y Líneas de Fluidos:

(3) i.- Fabricar e instalar uniones y líneas de fluidos rígidas y flexibles.

E. Materiales y Procesos:

(1) i.- Identificar y seleccionar métodos apropiados de pruebas no destructivas.
(2) ii.- Ejecutar inspecciones con tinta penetrante (dije chek) corrientes parásitas, ultrasonido y partículas magnéticas.
(1) iii.- Ejecutar procesos de tratamiento térmico básico.
(3) iv.- Identificar y seleccionar artículos de herraje y materiales de la aeronave.
(3) v.- Inspeccionar y verificar soldaduras.
(3) vi.- Realizar medidas de precisión.

F. Operación y Mantenimiento Terrestre:

(2) i.- Arrancar y operar en tierra, mover, dar servicio y asegurar la aeronave e identificar los peligros típicos de la operación terrestre.
(2) ii.- Identificar y seleccionar combustibles.

G. Limpieza y Control de Corrosión:

(3) i.- Identificar y seleccionar materiales de limpieza.
(3) ii.- Inspeccionar, identificar, remover y tratar la corrosión y ejecutar la limpieza de la aeronave.

H. Matemática:

(3) i.- Extraer raíces y elevar números a una potencia dada.
(3) ii.- Determinar áreas y volúmenes de varias figuras geométricas.
(3) iii.- Resolver relación, proporción y porcentaje.
(3) iv.- Ejecutar operaciones algebraicas en suma, resta, multiplicación y división de números positivos y negativos.

I. Formularios de Mantenimiento y Registros:

(3) i.- Describir el trabajo efectuado, incluyendo discrepancias y acciones correctivas usando registros de mantenimiento típicos de la aeronave.
(3) ii.- Completar los formularios de mantenimiento, registros e informes de inspección requeridos.

J. Física Básica:

(2) i.- Utilizar y entender los principios de máquinas simples, sonidos, fluído y dinámica del calor, aerodinámica básica, estructuras de aeronave y teoría de vuelo.

K. Publicaciones de Mantenimiento:

(3) i.- Demostrar habilidad para leer, comprender y aplicar la información contenida en las especificaciones de mantenimiento de aeronaves del fabricante, del RAD, hojas de datos, manuales, publicaciones y regulaciones de aviación relacionadas, directivas de aeronavegabilidad (AD) y materiales de asesoramiento.
(3) ii.- Leer datos técnicos.

L. Privilegios y Limitaciones de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves:

(3) i.- Ejercer a los privilegios y conocer las limitaciones de técnico de mantenimiento y los alcances de su habilitación, establecidos en el RAD.

Apéndice "C" - Temas del Pensum de Estructura de Aeronaves

Este Apéndice lista los temas requeridos del pensum de estructura de aeronave.

El número en paréntesis delante de cada tema indica el nivel de eficiencia a que ese tema debe ser instruido.

I. Estructuras de Aeronaves.

A. Estructuras de Madera:

(1) i. Dar servicio y reparar las estructuras de madera.
(1) ii Identificar los defectos en la madera.
(1) iii Inspeccionar estructuras de maderas.

B. Revestimiento de Aeronaves:

(1) i Seleccionar y aplicar materiales de revestimiento de tela y fibras de vidrio.
(1) ii Inspeccionar, probar y reparar la tela y la fibra de vidrio.

C. Acabado de Aeronaves:

(1) i Aplicar decoración, letras y retoque de pintura.
(2) ii Identificar y seleccionar los materiales de acabado de aeronave.
(2) iii Aplicar materiales de acabado.
(2) iv Inspeccionar los acabados e identifique los defectos.

D. Planchas Metálicas y Estructuras no Metálicas:

(2) i- Seleccionar, instalar y remover remaches especiales de estructuras metálicas, pegadas y de material compuesto.
(2) ii.- Inspeccionar estructuras pegadas.
(2) iii-Inspeccionar, verificar y reparar estructuras de fibras de vidrio, plásticas, de panal de abeja (honey comb), compuestas estructuras primarias y secundarias laminadas.
(2) iv.-Inspeccionar, verificar, dar servicio y reparar ventanillas, puertas y mobiliario interior.
(3) v.- Inspeccionar y reparar estructuras de metal.
(3) vi.- Instalar remaches convencionales.
(3) vii.-Formar, extender y doblar planchas de metal.

E. Soldadura:

(1) i.- Soldar magnesio y titanio.
(1) ii.- Soldar acero inoxidable.

(1) iii.- Fabricar estructuras tubulares.
(2) iv.- Soldar con latón, con gas y al arco.
(1) v.- Soldar aluminio y acero inoxidable.

F. Montaje y Ajuste:

(1) i.- Reglaje de aeronaves con alas rotativas.
(2) ii.- Reglaje de aeronaves con alas fijas.
(2) iii.- Verificación de alineación de las estructuras.
(3) iv.- Montar los componentes de la aeronave, incluyendo superficies de control de vuelo.
(3) v.- Balance, reglaje e inspección de las superficies de control de vuelo primaria secundaria movibles.
(3) vi.- Levantar las aeronaves en gatos.

G. Inspección de la estructura de la aeronave.

(3) i.- Ejecutar inspecciones de conformidad y de aeronavegabilidad de la estructura de la aeronave.

II. Sistemas y Componentes de Aeronave.

A. Tren de aterrizaje:

(3) i.- Inspeccionar, verificar, dar servicio y reparar el tren de aterrizaje, sistema de retracción, en montantes amortiguadores, frenos, aros, gomas y sistemas direccionales.

B. Sistemas hidráulicos y neumáticos:

(2) i.- Reparar los componentes de los sistemas hidráulico y neumático.
(3) ii.- Identificar y seleccionar los líquidos hidráulicos.
(3) iii.- Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y reparar los sistemas hidráulico y neumático.

C. Control de sistema atmosférico de cabina.

(1) i.- Inspeccionar, verificar, localizar fallas, dar servicios y reparar los sistemas de calefacción, refrigeración, aire acondicionado presurización y máquinas de ciclaje de aire.
(2) ii.- Inspeccionar, verificar, localizar fallas de servicios y reparar los sistemas de oxígeno.

D. Sistemas de instrumentación de aeronaves.

(1) i.- Inspeccionar, verificar, dar servicio, localizar fallas y reparar los sistemas electrónicos de vuelo por instrumentos de orientación de rumbo, instrumentos mecánicos y eléctricos, velocidad, altitud, temperatura, presión y posición incluyendo el uso de equipo de prueba integrado.

(2) ii.- Instalar instrumentos y hacer una prueba de escapes del sistema de presión estática.

E. Sistemas de comunicación y navegación.

(1) i.- Inspeccionar, verificar y localizar fallas de los sistemas de piloto automático, servicios y acoplamiento de aproximación.

(1) ii.-Inspeccionar, verificar y dar servicios a los sistemas de comunicación y navegación electrónica incluyendo sistemas de comunicación para pasajeros, y elementos de descarga estática, (VOR, ILS, LORAN, TRANSPONDER), computadora de director de vuelo y sistema de advertencia de proximidad a tierra (GPWS).

(2) iii.-Inspeccionar y reparar antenas e instalaciones del equipo electrónico.

F. Sistemas de combustible de la aeronave.

(1) i.- Verificar y dar servicios a los sistemas de vaciado rápido de combustible.

(1) ii.- Ejecutar el manejo de transferencia y descarga de combustible.

(1) iii.- Inspeccionar, verificar y reparar los sistemas llenados por presión de combustible.

(2) iv.- Reparar los componentes del sistema de combustible de la aeronave.

(2) v.- Inspeccionar y reparar los sistemas indicadores de cantidad de combustibles.

(2) vi.- Localizar las fallas, dar servicio y reparar los sistemas de advertencia de presión y temperatura del combustible.

(3) vii.- Inspeccionar, verificar, dar servicio, localizar fallas y reparar los sistemas de combustible de la aeronave.

G. Sistemas eléctricos de la aeronave.

(2) i.- Reparar e inspeccionar los componentes del sistema eléctrico de la aeronave, fijar y empalmar los cables eléctricos de acuerdo con las especificaciones del fabricante y reparar pines y enchufes de los conectores de la aeronave.

(3) ii.- Instalar, verificar y dar servicio a las instalaciones eléctricas de la estructura de la aeronave, controles, indicadores, interruptores y dispositivos protectores.

(3) iii.- (a) Inspeccionar, verificar, localizar fallas, dar servicio y reparar los sistemas eléctricos de corriente alterna y directa.

(1) iv (b) Inspeccionar, verificar y localizar fallas de los generadores de velocidad constante (CSD) e integrado.

H. Sistemas de posición y advertencia.

(2) i.- Inspeccionar, verificar y dar servicio a los sistemas de advertencia de velocidad y configuración, controles de corte eléctrico y sistemas antideslizantes.

(3) ii.- Inspeccionar, verificar, localizar fallas dar servicios a los sistemas indicadores de posición y advertencia del tren de aterrizaje.

I. Sistemas de control de hielo y lluvia.

(2) i.-Inspeccionar, verificar, localizar fallas, dar servicios y reparar los sistemas de control de hielo y lluvia de la estructura de la aeronave.

J. Sistema de protección contra incendio.

(1) i.- Inspeccionar, verificar, y dar servicios, localizar fallas y reparar los sistemas detectores de humo y monóxido de carbono.

(3) ii.- Inspeccionar, verificar y dar servicios, localizar fallas y reparar los sistemas de detención y extinción de incendio de la estructura de la aeronave.

Apéndice "D" - Temas del Pensum del Grupo Motor

Este Apéndice lista los temas requeridos del pensum.

El número entre paréntesis delante de cada tema indica el nivel de eficiencia que ese tema debe ser instruido.

I. Mantenimiento y Teoría del Grupo Motor.

A. Motores Recíprocos.

(1) i.- Inspección y reparación de un motor radial.
(2) ii.- Revisión general (overhaul) de motores recíprocos.
(3) iii.-Inspeccionar, verificar, dar servicios y reparar motores recíprocos e instalación de motores.
(3) iv.- Instalar, localizar fallas y remover motores recíprocos.

B. Motores de Turbina.

(2) i.- Revisión general (overhaul) de motores de turbina.
(3) ii.- Inspeccionar, verificar, dar servicios, reparar e instalar motores de turbina.
(3) iii.- Instalar, localizar fallas y remover motores de turbina.

C. Inspecciones de Motores.

(3) i.- Llevar a cabo inspecciones de conformidad y de aeronavegabilidad de motores.

II Componentes y Sistemas de Grupo Motor.

A. Sistemas de Instrumentos de Motor.

(2) i- Localizar fallas, dar servicios y efectuar reparación a los sistemas de indicación de flujo mecánicos y eléctricos.
(3) ii.- Inspeccionar, verificar, dar servicio, localizar fallas y efectuar reparación a los sistemas de indicación eléctrico y mecánico de temperatura, presión y RPM del motor.

B. Sistemas de Protección de Fuego de Motor.

(3) i.-Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y efectuar reparación de los sistemas de detección y extinción de incendio.

C. Sistemas Eléctricos del Motor.

(2) i.-Reparar componentes del sistema eléctrico del motor.
(3) ii.-Instalar, verificar, dar servicios al cableado eléctrico y controles de motor, interruptores, indicadores y dispositivos de protección.

D. Sistemas de Lubricación.

(2) i.-Identificar y seleccionar lubricantes.
(2) ii.-Reparar componentes de sistemas de lubricación del motor.
(3) iii.-Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y reparar sistemas de lubricación del motor.

E. Sistemas de Encendido y Arranque del Motor.

(2) i.-Revisión mayor (overhaul) de magnetos y cables de ignición.
(2) ii.-Inspeccionar, dar servicios, localizar fallas y reparar sistemas y componentes de ignición de los motores recíprocos y de turbina.
(3) iiia.-Inspeccionar, dar servicios, localizar fallas y reparar sistemas de arranque eléctrico de motores recíprocos y de turbina.
(1) iiib.-Inspeccionar, dar servicios y localizar fallas en sistema de arranque neumático en motores de turbina.

F. Sistemas de Medición de Combustibles.

(1) i.-Localizar fallas y ajustar sistemas de medición y control electrónico de combustible en motores de turbina.
(2) ii.-Revisión general de carburadores (overhaul).
(2) iii.-Reparar los componentes del sistema de medición de combustible del motor.
(3) iv.-Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y reparar sistemas de medición de combustible de motores recíprocos y de turbina.

G. Sistemas de Combustible de Motores.

(2) i.-Reparar componentes de sistemas de combustible de motores.
(3) ii.-Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y reparar sistemas de combustible de motores.

H. Sistema de Flujo de Aire e Inducción de Motor.

(2) i.-Inspeccionar, verificar, dar servicios y reparar sistemas de controles de hielo y lluvia de los motores.
(1) ii.-Inspeccionar, verificar, dar servicios, localizar fallas y reparar radiadores, supercargadores, y sistemas de control de temperatura y flujo de aire en motores de turbina.
(3) iii.-Inspeccionar, verificar, dar servicios y reparar la entrada de aire del carburador y múltiple de admisión.

I. Sistemas de Enfriamiento del Motor.

(2) i.-Reparar componentes del sistema de enfriamiento del motor.
(3) ii.-Inspeccionar, verificar, localizar fallas, dar servicios y reparar sistemas de enfriamiento del motor.

J. Sistemas de Reversible y Escape del Motor.

(2) i.-Reparar componentes del sistema de escape de los motores.
(3) ii.a.- Inspeccionar, verificar, localizar fallas, dar servicios y reparar sistemas de escape de los motores.
(1) 32.b.- Localizar fallas y reparar sistemas de reversores componentes afines.

K. Hélices.

(1) 33.- Inspeccionar, verificar, dar servicios y reparar sistemas de control de hielo y sincronización de las hélices .

(2) 34.- Identificar y seleccionar lubricantes de las hélices.

(1) 35.- Balancear hélices.

(2) 36.- Reparación de componentes y sistemas de control de las hélices.

(3) 37.- Inspeccionar, verificar, dar servicios y reparar hélices de paso fijo, velocidad constante y embanderamiento y sistemas de gobierno de hélices.

(3) 38.- Instalar, localizar fallas y remover hélices.

(3) 39.- Reparar palas de aleación de aluminio de hélices.

L. Ventilador.

(1) 40.- Inspeccionar y localizar fallas de ventilador y componentes.

M. Unidades de potencia Auxiliar.

(1) 41.-Inspeccionar, verificar, dar servicios y localizar fallas a unidades de potencia auxiliar accionadas por turbina.

Leonel Fernández

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Artículo 2.- El presente Decreto deroga y sustituye el Decreto No.211-95, de fecha 22 de septiembre de 1995, así como cualquier otro Decreto, Reglamento o disposición administrativa que le sea contraria.

Artículo 3.- Envíese a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para los fines correspondientes.

Dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes de febrero del año dos mil, años 156 de la Independencia y 137 de la Restauración.

Leonel Fernández

El suscrito: Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo
Certifica que la presente publicación es oficial



Dr. Abel Rodríguez del Orbe

Editora Alfa y Omega, C. por A.
Calle José Contreras No. 69,
Teléfonos 532-5577 / 532-5578
Santo Domingo, D. N., República Dominicana