



OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Aeronavegabilidad

Decimotercera edición, julio de 2022



Esta edición reemplaza, desde el 3 de noviembre de 2022, todas las ediciones anteriores del Anexo 8.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Aeronavegabilidad

Decimotercera edición, julio de 2022

Esta edición reemplaza, desde el 3 de noviembre de 2022, todas las ediciones anteriores del Anexo 8.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Boulevard Robert Bourassa, Montréal, Quebec, Canadá H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y libreros pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Primera edición, 1949
Duodécima edición, 2018
Decimotercera edición, 2022

Anexo 8, Aeronavegabilidad

Núm. de pedido: AN 8
ISBN 978-92-9265-761-1 (versión impresa)

© OACI 2022

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

ENMIENDAS

La publicación de enmiendas se anuncia periódicamente en los suplementos del *Catálogo de productos y servicios*; el Catálogo y sus suplementos pueden consultarse en el sitio web de la OACI: www.icao.int. Las casillas en blanco facilitan la anotación de estas enmiendas.

REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDAS

ENMIENDAS			
Núm.	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotada por
1-109	Incorporadas en esta edición		

CORRIGENDAS			
Núm.	Fecha de publicación	Fecha de anotación	Anotada por

ÍNDICE

	<i>Página</i>
PREÁMBULO	<i>(xvii)</i>
PARTE I. DEFINICIONES	I-1
PARTE II. PROCEDIMIENTOS PARA LA CERTIFICACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	II-1-1
CAPÍTULO 1. Certificación de tipo	II-1-1
1.1 Aplicación	II-1-1
1.2 Aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad	II-1-2
1.3 Prueba de cumplimiento de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad	II-1-3
1.4 Expedición del certificado de tipo.....	II-1-4
1.5 Suspensión del certificado de tipo.....	II-1-5
1.6 Revocación del certificado de tipo	II-1-5
1.7 Transferencia del certificado de tipo	II-1-6
CAPÍTULO 2. Producción	II-2-1
2.1 Aplicación	II-2-1
2.2 Producción de aeronaves, motores y hélices.....	II-2-1
2.3 Producción de piezas de aeronaves	II-2-1
2.4 Aprobación de la producción	II-2-1
CAPÍTULO 3. Certificado de aeronavegabilidad	II-3-1
3.1 Aplicación	II-3-1
3.2 Admisibilidad, expedición y mantenimiento de la validez de certificados de aeronavegabilidad	II-3-1
3.3 Certificado de aeronavegabilidad reglamentario	II-3-2
3.4 Limitaciones de la aeronave e información	II-3-2
3.5 Pérdida temporal de la aeronavegabilidad	II-3-2
3.6 Daños a la aeronave	II-3-3
CAPÍTULO 4. Mantenimiento de la aeronavegabilidad	II-4-1
4.1 Aplicación	II-4-1
4.2 Responsabilidades de los Estados contratantes con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.....	II-4-1
CAPÍTULO 5. Gestión de la seguridad operacional	II-5-1
CAPÍTULO 6. Aprobación de organismos de mantenimiento	II-6-1
6.1 Aplicación	II-6-1
6.2 Aprobación de organismos de mantenimiento	II-6-1
6.3 Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento	II-6-2

	<i>Página</i>
6.4 Procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad.....	II-6-3
6.5 Instalaciones	II-6-3
6.6 Personal	II-6-3
6.7 Registros	II-6-4
6.8 Conformidad (visto bueno) de mantenimiento	II-6-4
PARTE III. AVIONES GRANDES	IIIA-1-1
PARTE IIIA. Aviones de más de 5 700 kg para los que se solicitó la certificación el 13 de junio de 1960 o más tarde pero antes del 2 de marzo de 2004	IIIA-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	IIIA-1-1
1.1 Aplicación	IIIA-1-1
1.2 Número de motores	IIIA-1-1
1.3 Limitaciones operacionales	IIIA-1-2
1.4 Características que pueden comprometer la seguridad	IIIA-1-2
1.5 Pruebas de conformidad	IIIA-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	IIIA-2-1
2.1 Generalidades	IIIA-2-1
2.2 Performance	IIIA-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	IIIA-2-3
CAPÍTULO 3. Estructura	IIIA-3-1
3.1 Generalidades	IIIA-3-1
3.2 Velocidades aerodinámicas	IIIA-3-1
3.3 Cargas de vuelo	IIIA-3-2
3.4 Cargas en tierra y en el agua	IIIA-3-2
3.5 Cargas diversas	IIIA-3-3
3.6 Flameo, deformación y vibraciones	IIIA-3-3
3.7 Resistencia a la fatiga	IIIA-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	IIIA-4-1
4.1 Generalidades	IIIA-4-1
CAPÍTULO 5. Motores	IIIA-5-1
5.1 Alcance	IIIA-5-1
5.2 Diseño, construcción y funcionamiento	IIIA-5-1
5.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	IIIA-5-1
5.4 Ensayos	IIIA-5-1
CAPÍTULO 6. Hélices	IIIA-6-1
6.1 Alcance	IIIA-6-1
6.2 Diseño, construcción y funcionamiento	IIIA-6-1
6.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	IIIA-6-1
6.4 Ensayos	IIIA-6-1

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 7. Instalación del sistema motopropulsor	IIIA-7-1
7.1 Generalidades	IIIA-7-1
7.2 Disposición y funcionamiento	IIIA-7-1
CAPÍTULO 8. Instrumentos y equipo	IIIA-8-1
8.1 Instrumentos y equipo necesarios	IIIA-8-1
8.2 Instalación	IIIA-8-1
8.3 Equipo de seguridad y supervivencia	IIIA-8-1
8.4 Luces de navegación y luces anticollisión	IIIA-8-1
CAPÍTULO 9. Limitaciones de utilización e información	IIIA-9-1
9.1 Generalidades	IIIA-9-1
9.2 Limitaciones de utilización	IIIA-9-1
9.3 Información y procedimientos de utilización	IIIA-9-2
9.4 Información referente a la performance	IIIA-9-3
9.5 Manual de vuelo del avión	IIIA-9-3
9.6 Indicaciones y letreros	IIIA-9-3
CAPÍTULO 10. Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	IIIA-10-1
10.1 Generalidades	IIIA-10-1
10.2 Información sobre el mantenimiento	IIIA-10-1
10.3 Información sobre el programa de mantenimiento	IIIA-10-1
10.4 Información sobre el mantenimiento resultante de la aprobación del diseño de tipo	IIIA-10-1
CAPÍTULO 11. Seguridad de la aviación	IIIA-11-1
11.1 Aviones utilizados para operaciones comerciales del interior	IIIA-11-1
11.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba	IIIA-11-1
11.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo	IIIA-11-1
11.4 Diseño interior	IIIA-11-1
PARTE IIIB. Aviones de más de 5 700 kg para los que se solicitó la certificación el 2 de marzo de 2004 o más tarde	IIIB-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	IIIB-1-1
1.1 Aplicación	IIIB-1-1
1.2 Número de motores	IIIB-1-1
1.3 Limitaciones operacionales	IIIB-1-1
1.4 Características que pueden comprometer la seguridad	IIIB-1-2
1.5 Pruebas de conformidad	IIIB-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	IIIB-2-1
2.1 Generalidades	IIIB-2-1
2.2 Performance	IIIB-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	IIIB-2-4
2.4 Estabilidad y control	IIIB-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	IIIB-3-1
3.1 Generalidades	IIIB-3-1
3.2 Masa y su distribución	IIIB-3-1
3.3 Cargas límites	IIIB-3-1

	<i>Página</i>
3.4 Resistencia y deformación	IIIB-3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	IIIB-3-1
3.6 Resistencia	IIIB-3-2
3.7 Supervivencia	IIIB-3-2
3.8 Duración estructural	IIIB-3-3
3.9 Factores especiales	IIIB-3-4
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	IIIB-4-1
4.1 Generalidades	IIIB-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	IIIB-4-2
4.3 Aeroelasticidad	IIIB-4-4
4.4 Comodidad de los ocupantes	IIIB-4-4
4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	IIIB-4-4
4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia	IIIB-4-5
4.7 Manejo en tierra	IIIB-4-5
CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor	IIIB-5-1
5.1 Motores	IIIB-5-1
5.2 Hélices	IIIB-5-1
5.3 Instalación de sistemas motopropulsores	IIIB-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	IIIB-6-1
6.1 Generalidades	IIIB-6-1
6.2 Instalación	IIIB-6-2
6.3 Equipo de seguridad y supervivencia	IIIB-6-2
6.4 Luces de navegación y luces anticolisión	IIIB-6-2
6.5 Protección contra la interferencia electromagnética	IIIB-6-2
6.6 Protección contra el hielo	IIIB-6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	IIIB-7-1
7.1 Generalidades	IIIB-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	IIIB-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	IIIB-7-2
7.4 Información referente a la performance	IIIB-7-3
7.5 Manual de vuelo	IIIB-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	IIIB-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	IIIB-7-3
CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina	IIIB-8-1
8.1 Generalidades	IIIB-8-1
8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia	IIIB-8-1
8.3 Protección de la cabina contra incendios	IIIB-8-1
8.4 Evacuación	IIIB-8-2
8.5 Iluminación y señales	IIIB-8-2
8.6 Equipo de supervivencia	IIIB-8-2
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	IIIB-9-1
9.1 Generalidades	IIIB-9-1
9.2 Tripulación de vuelo	IIIB-9-1
9.3 Ergonomía	IIIB-9-1
9.4 Factores ambientales que afectan a la tripulación	IIIB-9-2

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 10. Seguridad de la aviación	IIIB-10-1
10.1 Aviones utilizados para operaciones comerciales del interior	IIIB-10-1
10.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba	IIIB-10-1
10.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo	IIIB-10-1
10.4 Diseño interior	IIIB-10-1
PARTE IV. HELICÓPTEROS	IVA-1-1
PARTE IVA. Helicópteros para los que se solicitó la certificación el 22 de marzo de 1991 o más tarde, pero antes del 13 de diciembre de 2007.....	IVA-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	IVA-1-1
1.1 Aplicación	IVA-1-1
1.2 Limitaciones	IVA-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	IVA-1-2
1.4 Pruebas de conformidad	IVA-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	IVA-2-1
2.1 Generalidades	IVA-2-1
2.2 Performance	IVA-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	IVA-2-3
CAPÍTULO 3. Estructura	IVA-3-1
3.1 Generalidades	IVA-3-1
3.2 Velocidades aerodinámicas	IVA-3-1
3.3 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales	IVA-3-2
3.4 Cargas de vuelo	IVA-3-2
3.5 Cargas en tierra y en el agua	IVA-3-2
3.6 Cargas diversas	IVA-3-3
3.7 Flameo, deformación y vibraciones	IVA-3-3
3.8 Resistencia a la fatiga	IVA-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	IVA-4-1
4.1 Generalidades	IVA-4-1
CAPÍTULO 5. Motores	IVA-5-1
5.1 Alcance	IVA-5-1
5.2 Diseño, construcción y funcionamiento	IVA-5-1
5.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	IVA-5-1
5.4 Ensayos	IVA-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas del rotor y de transmisión de potencia e instalación del sistema motopropulsor	IVA-6-1
6.1 Generalidades	IVA-6-1
6.2 Diseño, construcción y funcionamiento	IVA-6-1
6.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	IVA-6-1
6.4 Ensayos	IVA-6-1
6.5 Cumplimiento de las limitaciones del motor y de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia	IVA-6-2
6.6 Control de la rotación de los motores	IVA-6-2
6.7 Nueva puesta en marcha del motor	IVA-6-2
6.8 Disposición y funcionamiento	IVA-6-2

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 7. Instrumentos y equipo	IVA-7-1
7.1 Instrumentos y equipo necesarios	IVA-7-1
7.2 Instalación	IVA-7-1
7.3 Equipo de seguridad y supervivencia	IVA-7-1
7.4 Luces de navegación y luces anticollisión	IVA-7-1
CAPÍTULO 8. Sistemas eléctricos	IVA-8-1
CAPÍTULO 9. Limitaciones de utilización e información	IVA-9-1
9.1 Generalidades	IVA-9-1
9.2 Limitaciones de utilización	IVA-9-1
9.3 Información y procedimientos de utilización	IVA-9-2
9.4 Información referente a la performance	IVA-9-3
9.5 Manual de vuelo del helicóptero	IVA-9-3
9.6 Indicaciones y letreros	IVA-9-3
PARTE IVB. Helicópteros para los que se solicitó la certificación el 13 de diciembre de 2007 o más tarde	IVB-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	IVB-1-1
1.1 Aplicación	IVB-1-1
1.2 Limitaciones operacionales	IVB-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	IVB-1-2
1.4 Pruebas de cumplimiento	IVB-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	IVB-2-1
2.1 Generalidades	IVB-2-1
2.2 Performance	IVB-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	IVB-2-3
2.4 Estabilidad y control	IVB-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	IVB-3-1
3.1 Generalidades	IVB-3-1
3.2 Masa y su distribución	IVB-3-1
3.3 Cargas límites	IVB-3-1
3.4 Resistencia y deformación	IVB-3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	IVB-3-1
3.6 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales	IVB-3-2
3.7 Cargas	IVB-3-2
3.8 Cargas en tierra y en el agua	IVB-3-2
3.9 Cargas diversas	IVB-3-3
3.10 Resistencia a la fatiga	IVB-3-3
3.11 Factores especiales	IVB-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	IVB-4-1
4.1 Generalidades	IVB-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	IVB-4-2
4.3 Flameo	IVB-4-2
4.4 Comodidad de los ocupantes	IVB-4-3
4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	IVB-4-3

	<i>Página</i>
4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia	IVB-4-3
4.7 Manejo en tierra	IVB-4-4
CAPÍTULO 5. Rotores y sistema motopropulsor	IVB-5-1
5.1 Motores	IVB-5-1
5.2 Instalación de rotores y sistemas motopropulsores	IVB-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	IVB-6-1
6.1 Generalidades	IVB-6-1
6.2 Instalación	IVB-6-2
6.3 Equipo de seguridad y supervivencia	IVB-6-2
6.4 Luces de navegación y luces anticollisión	IVB-6-2
6.5 Protección contra la interferencia electromagnética	IVB-6-2
6.6 Protección contra el hielo	IVB-6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	IVB-7-1
7.1 Generalidades	IVB-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	IVB-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	IVB-7-2
7.4 Información referente a la performance	IVB-7-3
7.5 Manual de vuelo	IVB-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	IVB-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	IVB-7-3
CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina	IVB-8-1
8.1 Generalidades	IVB-8-1
8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia	IVB-8-1
8.3 Protección de la cabina contra incendios	IVB-8-1
8.4 Evacuación	IVB-8-2
8.5 Iluminación y señales	IVB-8-2
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	IVB-9-1
9.1 Generalidades	IVB-9-1
9.2 Tripulación de vuelo	IVB-9-1
9.3 Ergonomía	IVB-9-1
9.4 Factores del ambiente operativo	IVB-9-2
PARTE V. AVIONES PEQUEÑOS	VA-1-1
PARTE VA.— Aviones de más de 750 kg pero que no excedan de 5 700 kg para los que se solicitó la certificación el 13 de diciembre de 2007 o más tarde pero antes del 7 de marzo de 2021	VA-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	VA-1-1
1.1 Aplicación	VA-1-1
1.2 Limitaciones operacionales	VA-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	VA-1-2
1.4 Pruebas de cumplimiento	VA-1-2

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 2. Vuelo	VA-2-1
2.1 Generalidades	VA-2-1
2.2 Performance	VA-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	VA-2-3
2.4 Estabilidad y control	VA-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	VA-3-1
3.1 Generalidades	VA-3-1
3.2 Masa y su distribución	VA-3-1
3.3 Cargas límites	VA-3-1
3.4 Resistencia y deformación	VA-3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	VA-3-1
3.6 Resistencia	VA-3-2
3.7 Supervivencia	VA-3-2
3.8 Duración estructural	VA-3-3
3.9 Factores especiales	VA-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	VA-4-1
4.1 Generalidades	VA-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	VA-4-1
4.3 Aeroelasticidad	VA-4-2
4.4 Comodidad de los ocupantes	VA-4-3
4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	VA-4-3
4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia	VA-4-3
4.7 Manejo en tierra	VA-4-3
CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor	VA-5-1
5.1 Motores	VA-5-1
5.2 Hélices	VA-5-1
5.3 Instalación de sistemas motopropulsores	VA-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	VA-6-1
6.1 Generalidades	VA-6-1
6.2 Instalación	VA-6-2
6.3 Equipo de seguridad y supervivencia	VA-6-2
6.4 Luces de navegación y luces anticollisión	VA-6-2
6.5 Protección contra la interferencia electromagnética	VA-6-2
6.6 Protección contra el hielo	VA-6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	VA-7-1
7.1 Generalidades	VA-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	VA-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	VA-7-2
7.4 Información referente a la performance	VA-7-2
7.5 Manual de vuelo	VA-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	VA-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	VA-7-3

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina	VA-8-1
8.1 Generalidades	VA-8-1
8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia	VA-8-1
8.3 Protección de la cabina contra incendios	VA-8-1
8.4 Evacuación	VA-8-2
8.5 Iluminación y señales	VA-8-2
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	VA-9-1
9.1 Generalidades	VA-9-1
9.2 Tripulación de vuelo	VA-9-1
9.3 Ergonomía	VA-9-1
9.4 Factores ambientales relativos al funcionamiento	VA-9-2
PARTE VB. Aviones que no excedan de 5 700 kg para los que se haya solicitado la certificación el 7 de marzo de 2021 o más tarde	VB-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	VB-1-1
1.1 Aplicación	VB-1-1
1.2 Limitaciones operacionales	VB-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	VB-1-2
1.4 Pruebas de cumplimiento	VB-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	VB-2-1
2.1 Generalidades	VB-2-1
2.2 Performance	VB-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	VB-2-3
2.4 Estabilidad y control	VB-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	VB -3-1
3.1 Generalidades	VB -3-1
3.2 Masa y su distribución	VB -3-1
3.3 Cargas límites	VB -3-1
3.4 Resistencia y deformación	VB -3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	VB -3-1
3.6 Resistencia	VB -3-2
3.7 Supervivencia	VB -3-2
3.8 Duración estructural	VB -3-3
3.9 Factores especiales	VB -3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	VB-4-1
4.1 Generalidades	VB-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	VB-4-2
4.3 Aeroelasticidad	VB-4-3
4.4 Comodidad de los ocupantes	VB-4-3
4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	VB-4-3
4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia	VB-4-3
4.7 Manejo en tierra	VB-4-4

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor	VB 5-1
5.1 Motores	VB-5-1
5.2 Hélices	VB-5-1
5.3 Instalación de sistemas motopropulsores	VB-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	VB-6-1
6.1 Generalidades	VB-6-1
6.2 Instalación	VB-6-2
6.3 Equipo de seguridad y supervivencia	VB-6-2
6.4 Luces de navegación y luces anticollisión	VB-6-2
6.5 Protección contra la interferencia electromagnética	VB-6-2
6.6 Protección contra el hielo	VB 6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	VB-7-1
7.1 Generalidades	VB-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	VB-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	VB-7-2
7.4 Información referente a la performance	VB-7-2
7.5 Manual de vuelo	VB-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	VB-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	VB-7-3
CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina	VB-8-1
8.1 Generalidades	VB 8-1
8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia	VB-8-1
8.3 Protección de la cabina contra incendios	VB-8-1
8.4 Evacuación	VB-8-1
8.5 Iluminación y señales	VB-8-2
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	VB-9-1
9.1 Generalidades	VB-9-1
9.2 Tripulación de vuelo	VB-9-1
9.3 Ergonomía	VB-9-1
9.4 Factores ambientales relativos al funcionamiento	VB-9-2
PARTE VI. MOTORES	VI-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	VI-1-1
1.1 Aplicación	VI-1-1
1.2 Instalación del motor e interfaces	VI-1-1
1.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	VI-1-1
1.4 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	VI-1-1
CAPÍTULO 2. Diseño y construcción	VI-2-1
2.1 Funcionamiento	VI-2-1
2.2 Análisis de fallas	VI-2-1
2.3 Materiales y métodos de fabricación	VI-2-1
2.4 Integridad	VI-2-1
CAPÍTULO 3. Ensayos	VI-3-1

	<i>Página</i>
PARTE VII. HÉLICES	VII-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	VII-1-1
1.1 Aplicación	VII-1-1
1.2 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas	VII-1-1
1.3 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	VII-1-1
CAPÍTULO 2. Diseño y construcción	VII-2-1
2.1 Funcionamiento	VII-2-1
2.2 Análisis de fallas	VII-2-1
2.3 Materiales y métodos de fabricación	VII-2-1
2.4 Mando e indicación del paso	VII-2-1
CAPÍTULO 3. Ensayos e inspecciones	VII-3-1
3.1 Ensayo de retención de las palas	VII-3-1
3.2 Ensayos operacionales y de resistencia	VII-3-1
PARTE VIII. AVIONES PILOTADOS A DISTANCIA	VIII-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	VIII-1-1
1.1 Aplicación	VIII-1-1
1.2 Limitaciones operacionales	VIII-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	VIII-1-2
1.4 Pruebas de cumplimiento	VIII-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	VIII-2-1
2.1 Generalidades	VIII-2-1
2.2 Performance	VIII-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	VIII-2-3
2.4 Estabilidad y control	VIII-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	VIII-3-1
3.1 Generalidades	VIII-3-1
3.2 Masa y su distribución	VIII-3-1
3.3 Cargas límites	VIII-3-1
3.4 Resistencia y deformación	VIII-3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	VIII-3-1
3.6 Resistencia	VIII-3-2
3.7 Durabilidad estructural	VIII-3-2
3.8 Factores especiales	VIII-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	VIII-4-1
4.1 Generalidades	VIII-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	VIII-4-2
4.3 Aeroelasticidad	VIII-4-2
4.4 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	VIII-4-3
4.5 Manejo en tierra	VIII-4-3

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor	VIII-5-1
5.1 Motores	VIII-5-1
5.2 Hélices	VIII-5-1
5.3 Instalación de sistemas motopropulsores	VIII-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	VIII-6-1
6.1 Generalidades	VIII-6-1
6.2 Instalación	VIII-6-2
6.3 Luces de navegación y luces anticollisión	VIII-6-2
6.4 Protección contra la interferencia electromagnética	VIII-6-2
6.5 Protección contra el hielo	VIII-6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	VIII-7-1
7.1 Generalidades	VIII-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	VIII-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	VIII-7-2
7.4 Información referente a la performance	VIII-7-2
7.5 Manual de vuelo del avión pilotado a distancia	VIII-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	VIII-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	VIII-7-3
7.8 Información sobre el enlace C2	VIII-7-4
CAPÍTULO 8. Reservado [<i>Está pendiente su preparación.</i>]	VIII-8-1
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	VIII-9-1
9.1 Generalidades	VIII-9-1
9.2 Tripulación de vuelo a distancia	VIII-9-1
9.3 Ergonomía	VIII-9-1
CAPÍTULO 10. Integración de la estación de pilotaje a distancia	VIII-10-1
10.1 Generalidades	VIII-10-1
10.2 Integración	VIII-10-1
10.3 Controles e información	VIII-10-1
10.4 Enlace C2	VIII-10-2
10.5 Manual de vuelo	VIII-10-3
CAPÍTULO 11. Consideraciones de los aviones pilotados a distancia únicamente	VIII-11-1
11.1 Generalidades	VIII-11-1
11.2 Transporte, almacenamiento y montaje	VIII-11-1
11.3 Métodos de lanzamiento	VIII-11-1
11.4 Métodos de recuperación	VIII-11-1
11.5 Recuperación de emergencia	VIII-11-2
11.6 Rodaje, despegue y aterrizaje automáticos	VIII-11-2
11.7 Enlace C2	VIII-11-2
11.8 Equipo para detectar y evitar y otro equipo	VIII-11-3
11.9 Equipo de misión	VIII-11-3
11.10 Seguridad de la aviación	VIII-11-3

	<i>Página</i>
PARTE IX. HELICÓPTEROS PILOTADOS A DISTANCIA (RPH)	IX-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	IX-1-1
1.1 Aplicación	IX-1-1
1.2 Limitaciones operacionales	IX-1-1
1.3 Características que pueden comprometer la seguridad	IX-1-2
1.4 Prueba del cumplimiento	IX-1-2
CAPÍTULO 2. Vuelo	IX-2-1
2.1 Generalidades	IX-2-1
2.2 Performance	IX-2-1
2.3 Cualidades de vuelo	IX-2-3
2.4 Estabilidad y control	IX-2-4
CAPÍTULO 3. Estructura	IX-3-1
3.1 Generalidades	IX-3-1
3.2 Masa y su distribución	IX-3-1
3.3 Cargas límites	IX-3-1
3.4 Resistencia y deformación	IX-3-1
3.5 Velocidades aerodinámicas	IX-3-1
3.6 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales	IX-3-2
3.7 Cargas	IX-3-2
3.8 Cargas en tierra y en el agua	IX-3-2
3.9 Cargas diversas	IX-3-3
3.10 Resistencia a la fatiga	IX-3-3
3.11 Factores especiales	IX-3-3
CAPÍTULO 4. Diseño y construcción	IX-4-1
4.1 Generalidades	IX-4-1
4.2 Características de diseño de los sistemas	IX-4-2
4.3 Flameo	IX-4-2
4.4 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	IX-4-3
4.5 Manejo en tierra	IX-4-3
CAPÍTULO 5. Rotores y sistema motopropulsor	IX-5-1
5.1 Motores.....	IX-5-1
5.2 Instalación de rotores y sistemas motopropulsores	IX-5-1
CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo	IX-6-1
6.1 Generalidades	IX-6-1
6.2 Instalación	IX-6-2
6.3 Luces de navegación y luces anticolidión	IX-6-2
6.4 Protección contra la interferencia electromagnética	IX-6-2
6.5 Protección contra el hielo	IX-6-2
CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información	IX-7-1
7.1 Generalidades	IX-7-1
7.2 Limitaciones de utilización	IX-7-1
7.3 Información y procedimientos de utilización	IX-7-2
7.4 Información referente a la performance	IX-7-2

	<i>Página</i>
7.5 Manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia	IX-7-3
7.6 Indicaciones y letreros	IX-7-3
7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento	IX-7-3
7.8 Información sobre el enlace C2	IX-7-4
CAPÍTULO 8. Reservado [<i>Está pendiente su preparación.</i>]	IX-8-1
CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos	IX-9-1
9.1 Generalidades	IX-9-1
9.2 Tripulación de vuelo a distancia	IX-9-1
9.3 Ergonomía	IX-9-1
CAPÍTULO 10. Integración de la estación de pilotaje a distancia	IX-10-1
10.1 Generalidades	IX-10-1
10.2 Integración	IX-10-1
10.3 Controles e información	IX-10-1
10.4 Enlace C2	IX-10-2
10.5 Manual de vuelo	IX-10-3
CAPÍTULO 11. Consideraciones únicas de los helicópteros pilotados a distancia	IX-11-1
11.1 Generalidades	IX-11-1
11.2 Transporte, almacenamiento y montaje	IX-11-1
11.3 Métodos de lanzamiento	IX-11-1
11.4 Métodos de recuperación	IX-11-1
11.5 Recuperación de emergencia	IX-11-2
11.6 Rodaje, despegue y aterrizaje automáticos	IX-11-2
11.7 Enlace C2	IX-11-2
11.8 Equipo para detectar y evitar y otro equipo	IX-11-3
11.9 Equipo de misión	IX-11-3
11.10 Seguridad de la aviación	IX-11-3
PARTE X. ESTACIÓN DE PILOTAJE A DISTANCIA (RPS)	X-1-1
CAPÍTULO 1. Generalidades	X-1-1
1.1 Aplicación	X-1-1
1.2 Interfaces e integración de la RPS	X-1-1
1.3 Mantenimiento de la aeronavegabilidad – información sobre el mantenimiento	X-1-1
CAPÍTULO 2. Diseño y construcción	X-2-1
2.1 Protección contra incendios, humo y gas tóxico	X-2-1
2.2 Funcionamiento	X-2-1
2.3 Análisis de fallas	X-2-1
2.4 Materiales y métodos de fabricación	X-2-1
2.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática	X-2-1
2.6 Manejo de la estación de pilotaje a distancia	X-2-2

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 3. Sistemas y equipo	X-3-1
3.1 Generalidades	X-3-1
3.2 Abastecimiento de energía eléctrica	X-3-1
3.3 Protección contra la interferencia electromagnética	X-3-1
3.4 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas	X-3-1
CAPÍTULO 4. Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo a distancia	X-4-1
4.1 Protección contra incendios	X-4-1
4.2 Evacuación	X-4-1
CAPÍTULO 5. Ambiente operativo y factores humanos	X-5-1
5.1 Generalidades	X-5-1
5.2 Tripulación de vuelo a distancia	X-5-1
5.3 Ergonomía	X-5-1
5.4 Factores del ambiente operativo	X-5-2
CAPÍTULO 6. Limitaciones de utilización e información	X-6-1
6.1 Generalidades	X-6-1
6.2 Información y procedimientos de utilización	X-6-1
6.3 Manual de operación de la RPS	X-6-1
CAPÍTULO 7. Seguridad de la aviación	X-7-1
7.1 Control del acceso a la estación de pilotaje a distancia	X-7-1
7.2 Seguridad de los sistemas	X-7-1
APÉNDICE. Certificado del organismo de mantenimiento reconocido (AMO)	AP 1-1
1. Propósito y alcance	AP 1-1
2. Plantilla del AMO	AP 1-2

PREÁMBULO

Antecedentes

El 1 de marzo de 1949, el Consejo adoptó normas y métodos recomendados relativos a aeronavegabilidad, de conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y a los que designó Anexo 8 al Convenio.

El Anexo contenía, en la parte II, procedimientos generales de aeronavegabilidad aplicables a todas las aeronaves y en la parte III se especificaban las características mínimas de aeronavegabilidad para aviones que están provistos o que se proveerán de certificados de aeronavegabilidad que los clasifique en alguna de las categorías establecidas por la OACI. En la parte I figuraban las definiciones.

El Departamento de Aeronavegabilidad, en su cuarta reunión, en colaboración con el Departamento de Operaciones formuló recomendaciones referentes al uso de un código de performance como alternativa al contenido en el Anexo, en el que los valores relativos a la subida tenían el carácter de métodos recomendados. Además, el Departamento de Aeronavegabilidad hizo recomendaciones referentes a ciertos aspectos de la certificación en las categorías OACI. Como resultado de dichas recomendaciones, el Consejo aprobó la inclusión del código alternativo de performance como adjunto A, pero expresó la creencia de que en vista de que todavía no se había llegado a un acuerdo acerca de las normas relativas a performance, no existía base alguna para la expedición de certificados en la Categoría A de la OACI. Instó a los Estados contratantes a que se abstuviesen de pedir tales certificados hasta que las normas de performance comenzaran a surtir efecto o hasta que el Consejo decidiese los criterios básicos que habían de seguirse en cuanto a aeronavegabilidad.

La Asamblea, en su séptimo período de sesiones (junio de 1953), respaldó las medidas que ya habían tomado el Consejo y la Comisión de Aeronavegación para que se iniciase un estudio fundamental del criterio de la OACI respecto a aeronavegabilidad internacional, y encargó al Consejo que completase dicho estudio lo más rápidamente posible.

La Comisión de Aeronavegación, al proseguir tal estudio, fue ayudada por un grupo internacional de peritos al que se designó con el nombre de “Grupo Aeronavegabilidad”, que contribuyó a la preparación de los trabajos de la Tercera Conferencia de navegación aérea.

Como resultado de esos estudios se elaboró una nueva política en materia de aeronavegabilidad internacional, que fue aprobada por el Consejo en 1956. De conformidad con esa política se abandonó el principio de certificación en una de las categorías OACI. En su lugar, el Anexo 8 incluyó normas de gran amplitud que definían completamente, para su aplicación por las autoridades nacionales competentes, la base mínima internacional para el reconocimiento por los Estados de los certificados de aeronavegabilidad, a fin de que las aeronaves de otros Estados pudiesen entrar en sus territorios o sobrevolarlos, logrando de esta forma, entre otros fines, la protección de otras aeronaves, terceros y propiedad. Se consideraba que con esto la Organización cumplía con la obligación impuesta por el Artículo 37 del Convenio, de adoptar normas internacionales de aeronavegabilidad.

Se reconoció que las normas OACI de aeronavegabilidad no remplazarían a los reglamentos nacionales, y que los códigos nacionales de aeronavegabilidad que tuviesen todo el alcance y amplitud de detalle que considerasen necesario los diferentes Estados, serían necesarios como base para la certificación de las distintas aeronaves. Cada Estado establecería su propio código amplio y detallado de aeronavegabilidad, o seleccionaría un código amplio y detallado establecido por otro Estado contratante. El nivel de aeronavegabilidad definido por este código se indicaría en las normas, complementadas, de ser necesario, por medios aceptables de cumplimiento.

En la aplicación de estos principios, se declaró que el Anexo contenía las normas mínimas para los fines del Artículo 33. Se reconoció también que podría ocurrir que el Anexo, en su fecha de adopción, no incluyese normas técnicas relativas a todas las clases de aeronaves ni incluso relativas a todas las clases de aviones, si el Consejo opinase que no se requieren en ese momento normas técnicas para aplicar las disposiciones del Artículo 33. Además, la adopción o enmienda del Anexo respecto del cual se declaró que era completo para los fines del Artículo 33, no constituía la finalidad del trabajo de la OACI en el campo de la aeronavegabilidad, ya que era necesario continuar la colaboración internacional en cuestiones de aeronavegabilidad.

Se preparó un texto revisado del Anexo 8 de acuerdo con los principios descritos, a base de las recomendaciones hechas por la Tercera Conferencia de navegación aérea (Montreal, septiembre-octubre de 1956). La parte III del Anexo se limitaba a normas de gran amplitud que describían los objetivos y no los métodos para alcanzarlos. Sin embargo, a fin de indicar mediante ejemplos el nivel de aeronavegabilidad previsto por algunas de esas normas, se incluyeron especificaciones de naturaleza más detallada y cuantitativa bajo el título “Medios aceptables de cumplimiento”. El objeto de esas especificaciones era el de ayudar a los Estados contratantes a establecer y aplicar códigos nacionales de aeronavegabilidad amplios y detallados.

Se consideraba que adoptar un código que diese un nivel de aeronavegabilidad apreciablemente inferior al indicado en el medio de cumplimiento, constituía una violación de la norma complementada por dicho medio aceptable de cumplimiento.

El texto revisado del Anexo 8 fue incluido en la cuarta edición del Anexo, que sustituyó y anuló la primera, segunda y tercera ediciones.

Otra recomendación de la Tercera Conferencia de navegación aérea llevó al Consejo a establecer en 1957 el Comité de Aeronavegabilidad, integrado por expertos de gran experiencia en la materia, elegidos de entre los Estados contratantes y organismos internacionales dispuestos a contribuir.

Política actual en materia de aeronavegabilidad internacional. Se había manifestado cierta preocupación acerca de los lentos progresos efectuados en largo tiempo con respecto a la elaboración de especificaciones suplementarias de aeronavegabilidad en forma de medios aceptables de cumplimiento. Se observó que la mayoría de los medios aceptables de cumplimiento de los Anexos 6 y 8 habían sido elaborados en 1957 y eran por lo tanto aplicables solamente a aquellos tipos de aviones que operaban en aquel entonces. Ni se había tratado de actualizar las especificaciones de estos medios aceptables de cumplimiento, ni el Comité de Aeronavegabilidad había hecho ninguna recomendación para elevar de categoría ninguno de los medios aceptables de cumplimiento provisionales, que habían sido elaborados como texto que eventualmente podría transformarse en medios aceptables de cumplimiento propiamente dichos. Por lo tanto, la Comisión de Aeronavegación solicitó del Comité de Aeronavegabilidad que examinara los progresos que había logrado desde su creación con miras a determinar si se habían logrado los resultados deseados y recomendar los cambios necesarios para mejorar el proceso de elaboración de especificaciones detalladas en materia de aeronavegabilidad.

Durante su Novena Reunión (Montreal, noviembre/ diciembre de 1970) el Comité de Aeronavegabilidad llevó a cabo un estudio detallado de los problemas y recomendó que se abandonase el concepto de elaborar especificaciones sobre aeronavegabilidad en forma de medios aceptables de cumplimiento y de medios aceptables de cumplimiento provisionales; recomendó además que se tomasen disposiciones con miras a que la OACI preparase y publicase un manual técnico de aeronavegabilidad que contuviese textos de orientación destinados a facilitar la preparación por los Estados contratantes de códigos nacionales de aeronavegabilidad, así como la uniformidad de tales códigos.

La Comisión de Aeronavegación examinó las recomendaciones del Comité de Aeronavegabilidad a la luz de la historia de la elaboración de la política en materia de aeronavegabilidad aprobada por el Consejo en 1956. Llegó a la conclusión de que los objetivos fundamentales de la política de la OACI en materia de aeronavegabilidad y los principios sobre los cuales esta se había basado eran acertados y que no era necesario introducir modificaciones de importancia. También se llegó a la conclusión de que la principal razón por el lento progreso efectuado en la elaboración de especificaciones sobre aeronavegabilidad en forma de medios aceptables de cumplimiento y de medios aceptables de cumplimiento provisionales residía en la cierta obligatoriedad indirectamente atribuida a los primeros por la siguiente declaración incluida en los Preámbulos de la cuarta y quinta ediciones del Anexo 8:

“Adoptar un código que dé un nivel de aeronavegabilidad apreciablemente inferior al indicado en el medio aceptable de cumplimiento, constituiría una violación de la norma complementada por dicho medio aceptable de cumplimiento”.

La Comisión de Aeronavegación examinó varios criterios para eliminar esa dificultad. Por último llegó a la conclusión de que debería abandonarse la idea de elaborar especificaciones sobre aeronavegabilidad en forma de medios aceptables de cumplimiento y medios aceptables de cumplimiento provisionales, y que la OACI debería declarar que las obligaciones de los Estados, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, quedarían satisfechas con el cumplimiento de las normas generales del Anexo 8 suplementadas, según fuese necesario, por los textos de orientación técnicos sobre aeronavegabilidad, desprovistos de toda obligación implícita o explícita. Recomendó también conservar el requisito de que cada Estado contratante debería establecer su propio código de aeronavegabilidad amplio y detallado, o bien seleccionar un código amplio y detallado establecido por otro Estado contratante.

El 15 de marzo de 1972 el Consejo aprobó el criterio indicado como base de la actual política de la OACI en materia de aeronavegabilidad. Según dicha política:

- a) el objetivo de las normas de aeronavegabilidad internacionales es definir, para su aplicación por las autoridades nacionales competentes, el nivel mínimo de aeronavegabilidad que constituye la base internacional para el reconocimiento por los Estados, con arreglo al Artículo 33 del Convenio, de certificados de aeronavegabilidad para fines del vuelo de aeronaves de otros Estados a sus territorios o sobre los mismos, logrando así, entre otras cosas, la protección de otras aeronaves, terceros y propiedades;
- b) el Consejo considera que las normas estudiadas para lograr el objetivo expresado en a) cumplen, en el alcance y detalle necesarios, con las obligaciones de la Organización de acuerdo con el Artículo 37 del Convenio, en cuanto a adoptar normas de aeronavegabilidad internacionales;
- c) se reconoce que las normas de aeronavegabilidad internacionales adoptadas por el Consejo constituyen el código internacional completo necesario para la puesta en vigor y aplicación de los derechos y obligaciones dimanantes del Artículo 33 del Convenio;
- d) las normas técnicas de aeronavegabilidad del Anexo 8 se presentarán como especificaciones de carácter general en las que se declaren los objetivos, más que los medios de realizarlos; la OACI reconoce que los códigos nacionales de aeronavegabilidad que contiene todo el alcance y extensión de detalle considerado necesario por los Estados, se necesitan como base para la certificación por los Estados de la aeronavegabilidad de cada aeronave;
- e) para ayudar a los Estados en la aplicación de las normas del Anexo 8 y en la elaboración de sus propios códigos nacionales amplios de manera uniforme, se prepararán textos de orientación detallados y se publicarán sin demora en los idiomas de la Organización.

El Consejo también aprobó la publicación de los textos de orientación sobre aeronavegabilidad bajo el título de *Manual técnico de aeronavegabilidad*. Quedó entendido que, antes de su publicación, los textos de orientación serían examinados por la Comisión de Aeronavegación. No obstante, no tendrán categoría oficial y su principal propósito será el de servir de orientación a los Estados contratantes en la elaboración de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados mencionados en 3.2.2 de la parte II del Anexo.

La Comisión de Aeronavegación preparó un texto del Anexo 8 que estaba de acuerdo con la política en materia de aeronavegabilidad internacional aprobada por el Consejo el 15 de marzo de 1972.

En la tabla A se indica el origen de las enmiendas, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó o aprobó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

El 6 de junio de 2000, la Comisión de Aeronavegación examinó la recomendación del Grupo de expertos sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y del Grupo de estudio de la aeronavegabilidad de que se incorporara el concepto de

certificado de tipo en consonancia con la introducción del proceso para la certificación de tipos. La Comisión llegó a la conclusión de que este certificado, empleado y conocido internacionalmente estaba ya incorporado en el *Manual técnico de aeronavegabilidad* (Doc 9051) y que su introducción complementaba el proceso de la certificación de tipo, conformando así el texto del Anexo 8 con el uso que se hace internacionalmente del mismo en lo tocante a la aeronavegabilidad.

Se tomó nota además de que el Estado de matrícula, que está a cargo del otorgamiento o validación de los certificados de aeronavegabilidad en virtud del Artículo 31 del Convenio, y el Estado de diseño pueden ser diferentes, con funciones y obligaciones separadas y con dos responsabilidades independientes. En consecuencia, los requisitos a los que se ajusta el otorgamiento de certificados de tipo de conformidad con las disposiciones aplicables del Anexo 8 no forman parte de “las normas mínimas” que rigen el otorgamiento o validación de certificados de aeronavegabilidad, lo que lleva al reconocimiento de su validez conforme al Artículo 33 del Convenio.

El 7 de octubre de 2003, la Comisión de Aeronavegación examinó las recomendaciones del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad y, teniendo en cuenta la observación de que en la navegación aérea internacional participan más aeronaves pequeñas de masa máxima certificada de despegue superior a 750 kg pero inferior a 5 700 kg, convino en incluir en el Anexo, por primera vez, normas de aeronavegabilidad para aviones pequeños, compatibilizando así el texto del Anexo 8 con su uso internacional.

El 21 de noviembre de 2013, la Comisión de Aeronavegación examinó las recomendaciones del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad y, teniendo en cuenta la observación de que en la navegación aérea internacional participan más aeronaves pequeñas de masa máxima certificada de despegue inferior a 750 kg, convino en enmendar, con fecha de aplicación 7 de marzo de 2021, las normas sobre aeronavegabilidad del Anexo para aviones pequeños, eliminando el límite inferior de la masa de despegue del Anexo 8 conforme al uso internacional.

Aplicación

La aplicación de las normas se indica en 1.1, 2.1, 3.1, 4.1 y 6.1 de la parte II, en 1.1 de las partes IIIA, IIIB, IVA, IVB, VA, VB, VI y VII. Las fechas establecidas tienen en cuenta las disposiciones del Artículo 41 del Convenio. Sin embargo, el Consejo ha recomendado que, en la medida de lo posible, se apliquen fechas anteriores.

Normas conexas del Anexo 6, Parte I. El capítulo 5 del Anexo 6, Parte I, que trata de las limitaciones de utilización de la performance del avión, contiene normas complementarias de las normas de aeronavegabilidad del Anexo 8. Ambas expresan objetivos amplios. Las normas del capítulo 5 del Anexo 6, Parte I, están suplementadas por textos de orientación presentados en forma de adjuntos en hojas verdes que indican, mediante ejemplos, el nivel de performance previsto por las normas.

El Consejo ha instado a los Estados contratantes a que no impongan a los aviones visitantes requisitos de utilización que no sean los establecidos por el Estado de matrícula, siempre que esos requisitos no sean inferiores a las normas del Anexo 6, Parte I, capítulo 5, tal como fueron enmendadas por la Enmienda 2, y 2.2 de las partes IIIA, IIIB, IVB, VA y VB del Anexo 8.

Medidas a tomar por los Estados contratantes

Notificación de diferencias: Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Se invita a los Estados contratantes a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales. El Consejo, el 13 de abril de 1948, adoptó una resolución en la que hacía presente a los Estados contratantes la conveniencia de que, en la medida de lo posible, emplearan en sus propios

reglamentos nacionales la misma redacción de las normas de la OACI que tiene carácter reglamentario, y que indicaran también cuándo se han apartado del texto de las normas, así como las demás disposiciones nacionales que tengan importancia para la seguridad operacional y la regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible, las disposiciones de la parte II de este Anexo se han redactado de tal forma que faciliten su incorporación en la legislación nacional sin tener que hacer cambios importantes en el texto. Por otro lado, las disposiciones de las partes IIIA y IIIB de este Anexo son aplicables a los aviones por medio de códigos nacionales más amplios y detallados que las normas, de forma que la resolución del Consejo del 13 de abril de 1948 no se aplica a las partes IIIA y IIIB.

Información concerniente a los códigos nacionales que cumplan con lo dispuesto en el Anexo: Se invita a los Estados a que notifiquen a la Organización acerca del establecimiento o la selección de los requisitos de aeronavegabilidad completos y apropiados que se mencionan en 3.2.2 de la parte II. Se invita a los Estados que establezcan dichos códigos a enviar un ejemplar de cada uno junto con sus sucesivas enmiendas, así como todo documento adecuado para su interpretación. Se invita a los Estados que seleccionen códigos de otros Estados contratantes para cumplir lo dispuesto en 3.2.2 de la parte II, a que indiquen cuáles son los códigos que tienen intención de utilizar.

Uso del texto de orientación que figura en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760). Se invita a los Estados contratantes a tomar nota de que el objeto del texto del *Manual de aeronavegabilidad* es servirles de guía en la preparación de sus códigos nacionales amplios y detallados con el fin de introducir la uniformidad en dichos códigos. Dicho texto no tiene carácter obligatorio y los Estados contratantes tienen entera libertad de discrepar en cuanto a detalles o método. Los Estados tampoco están obligados a notificar las diferencias que puedan existir entre sus reglamentos y métodos nacionales detallados y el texto pertinente del *Manual de aeronavegabilidad*.

Carácter de cada una de las partes componentes del Anexo

Los Anexos constan de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho*

- a) *Normas y Métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad operacional o la regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente pues son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa la terminología, ya que cualquier cambio en el significado de esta afectaría la disposición.
- d) *Tablas y figuras* que aclaran o ilustran una norma o método recomendado y a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma o método recomendado correspondientes y tienen el mismo carácter.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.
- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos, a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que contienen texto suplementario a las normas y métodos recomendados o que sirven de guía para su aplicación.

Elección de idiomas

Este Anexo se ha adoptado en seis idiomas — español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de esos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Presentación editorial

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente; los *Métodos recomendados* en letra bastardilla, precedidos de la palabra **Recomendación**; y las *Notas* en letra bastardilla, precedidas de la palabra *Nota*.

Al redactar las especificaciones se ha seguido la práctica de utilizar el futuro del verbo cuando se trata de las “Normas” y el auxiliar “debería” en el caso de los “Métodos recomendados”.

Las unidades de medida utilizadas en el presente documento se ajustan al Sistema Internacional de Unidades (SI) especificadas en el Anexo 5. En los casos en que el Anexo 5 permite la utilización de unidades de alternativa que no pertenecen al Sistema SI, estas se indican entre paréntesis a continuación de las unidades básicas. Cuando se indiquen dos conjuntos de unidades, no debe suponerse que los pares de valores son iguales e intercambiables. No obstante, puede inferirse que se logra un nivel de seguridad operacional equivalente cuando se utiliza exclusivamente uno u otro conjunto.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número o un título, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Con el propósito de contar con una edición completa de este Anexo, se consolidaron las últimas enmiendas en una nueva edición del Anexo. En este proceso, las disposiciones que tienen fechas de aplicación particulares se ajustaron editorialmente, en consecuencia.

Tabla A. Enmiendas del Anexo 8

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
1a. edición	Primera y Segunda Conferencias del Departamento de aeronavegabilidad (1946 y 1947)	—	1 de marzo de 1949 1 de agosto de 1949 1 de septiembre de 1949
1 a 63 (2a. edición)	Tercera y Cuarta Conferencias del Departamento de aeronavegabilidad (1949 y 1951)	—	26 de enero de 1950 1 de enero de 1951 1 de febrero de 1951
64 a 83	Tercera y Cuarta Conferencias del Departamento de aeronavegabilidad (1949 y 1951)	—	13 de noviembre de 1951 15 de abril de 1952 15 de mayo de 1952
84 (3a. edición)	Cuarta Conferencia del Departamento de aeronavegabilidad (1951)	Inclusión del código alternativo de performance como adjunto.	2 de diciembre de 1952 1 de mayo de 1953 1 de junio de 1953
85 (4a. edición)	Tercera Conferencia de navegación aérea (1956)	Texto revisado de conformidad con la nueva política en materia de aeronavegabilidad internacional aprobada por el Consejo. La parte III del Anexo 8 se limitaba a normas de carácter general y describía meramente los objetivos, y con esta enmienda se incluyeron ejemplos más detallados del nivel de aeronavegabilidad previsto bajo el título de “Medios aceptables de cumplimiento”.	13 de junio de 1957 1 de octubre de 1957 1 de diciembre de 1957 o 13 de junio de 1960 según la fecha de aplicación de la certificación del avión
86 (5a. edición)	Cuarta Reunión del Comité de Aeronavegabilidad	Enmienda de las normas relativas a las luces de navegación e introducción de requisitos relativos a las luces anticollisión.	13 de diciembre de 1961 1 de abril de 1962 13 de diciembre de 1964
87	Propuesta del Comité para la extensión de la atmósfera tipo, Estados Unidos	Nueva definición de la atmósfera tipo.	12 de noviembre de 1963 1 de abril de 1964 12 de noviembre de 1966
88	Consecuencia de la Enmienda 2 del Anexo 7	Nueva definición del término aeronave y revisión de 2.2.3.2 b), parte III, para incluir aviones trimotores.	8 de noviembre de 1967 8 de marzo de 1968 22 de agosto de 1968
89	Consecuencia de la adopción del Anexo 16	Introducción de una referencia a las normas de homologación en cuanto al ruido en el Anexo 16 y en el Anexo 6.	2 de abril de 1971 2 de agosto de 1971 6 de enero de 1972
90	Novena Reunión del Comité de Aeronavegabilidad (1970)	Supresión en la quinta edición del Anexo de dos medios aceptables de cumplimiento sobre performance del avión.	10 de diciembre de 1971 10 de abril de 1972 7 de diciembre de 1972

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
91 (6a. edición)	Decisión del Consejo consecuente con la Novena Reunión del Comité de Aeronavegabilidad	Nuevo texto de acuerdo con la nueva política en materia de aeronavegabilidad internacional. Supresión de los Medios aceptables de cumplimiento; publicación de aquí en adelante de un texto de orientación en el <i>Manual técnico de aeronavegabilidad</i> .	16 de marzo de 1973 30 de julio de 1973 23 de mayo de 1974
92	Décima Reunión del Comité de Aeronavegabilidad	Introducción de disposiciones relacionadas con la transmisión de información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Adición de una nota relativa al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves.	3 de abril de 1974 3 de agosto de 1974 27 de febrero de 1975
93	Estudio llevado a cabo por la Comisión de Aeronavegación	Revisión de las disposiciones relativas a luces exteriores para que armonicen con las nuevas disposiciones de los Anexos 2 y 6.	22 de marzo de 1982 22 de julio de 1982 22 de marzo de 1985
94 (7a. edición)	Decimocuarta Reunión del Comité de Aeronavegabilidad (1981)	Introducción de una nueva disposición sobre la información relativa a fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos, e inclusión de las unidades SI, de conformidad con las disposiciones del Anexo 5.	6 de diciembre de 1982 6 de abril de 1983 24 de noviembre de 1983
95 (8a. edición)	Propuestas de algunos Estados; estudios del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación; Tercera reunión del grupo HELIOPS	Ampliación de la atmósfera tipo; refuerzo de disposiciones relativas a la supervivencia en caso de accidente y a la protección contra incendios; incorporación de disposiciones sobre aeronavegabilidad de los helicópteros.	22 de marzo de 1988 31 de julio de 1988 22 de marzo de 1991
96	Tercera reunión del Grupo de expertos sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAP/3)	Incorporación y definición de las competencias del Estado de diseño; revisión de las competencias de las partes que intervienen en comunicar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad; inclusión de nuevos requisitos respecto al suministro de información sobre el mantenimiento.	22 de marzo de 1994 25 de julio de 1994 10 de noviembre de 1994
97	Estudio de la Secretaría con la asistencia del Grupo de estudio ISAD	Cambios en las características de proyecto; identificación de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba y adición de un nuevo capítulo 11 con disposiciones relativas a seguridad de la aviación.	12 de marzo de 1997 21 de julio de 1997 6 de noviembre de 1997; 12 de marzo de 2000
98 (9a. edición)	Quinta reunión del Grupo de expertos sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAP/5); estudios de la Comisión de Aeronavegación	a) Nuevas definiciones de principios relativos a factores humanos, actuación humana, mantenimiento, reparación y certificado de tipo; b) reestructuración de la parte II en cuatro capítulos: Certificado de tipo, Producción, Certificado de aeronavegabilidad y Mantenimiento de la aeronavegabilidad; c) revisión de las disposiciones de la parte II para introducir el concepto de certificado de tipo y control de la producción; d) reestructuración de la parte III en parte IIIA (las mismas disposiciones que las que figuran en la actual parte III del Anexo 8, octava edición, incluyendo la Enmienda 97, salvo las cláusulas de aplicación y las referencias) y parte IIIB (nueva);	2 de marzo de 2001 16 de julio de 2001 2 de marzo de 2004

Enmienda	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
		<ul style="list-style-type: none"> e) revisión de las disposiciones (antigua parte III) en la parte IIIB relativa a performance, estabilidad, control y protección del compartimiento de carga contra incendios y nuevas disposiciones relativas a cabina, continuidad eléctrica, aterrizajes de emergencia, interferencia electromagnética, protección contra el hielo y soportes lógicos de los sistemas; f) disposición de traducción al inglés de certificados de aeronavegabilidad; y g) nuevas disposiciones sobre factores humanos. 	
99	Estudio de la Comisión de Aeronavegación	<ul style="list-style-type: none"> a) Revisión del título de la parte IIIA; b) revisión de las disposiciones sobre aplicabilidad para que reflejen la introducción de los métodos recomendados en el Anexo 8 y para cambiar la aplicabilidad de las partes IIIA y IIIB con el fin de que algunas disposiciones se apliquen solamente a aviones grandes de masa máxima certificada de despegue y capacidad para asientos de pasajeras/os específicas; c) revisión del diseño, construcción y disposiciones de seguridad en el Anexo 8, partes IIIA y IIIB con respecto a aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con capacidad para más de 60 asientos de pasajeras/os y para los que se solicitó la certificación respectivamente el 12 de marzo de 2000 y el 2 de marzo de 2004 o después, e introducción de métodos recomendados para aeronaves de masa máxima certificada de despegue entre 5 700 kg y 45 500 kg; d) introducción de métodos recomendados en relación con las disposiciones sobre seguridad para aplicarse a aviones dedicados a operaciones comerciales del interior; e) introducción de disposiciones de seguridad para todos los aviones que en el Anexo 6 se requiere tengan una puerta aprobada para el compartimiento de la tripulación de vuelo que proporcione protección adicional para que se requiera también protección adicional en los mamparos, pisos y techos; y f) adición de disposiciones en la parte IIIB de información y procedimientos de operación para exigir la determinación de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba. 	20 de mayo de 2003 13 de octubre de 2003 20 de mayo de 2006
100 (10a. edición)	Primera reunión del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad	<ul style="list-style-type: none"> a) Nuevas definiciones de Categoría A, Categoría B, daño de fuente discreta, incombustible, motor, nueva nota relativa a grupo crítico; prueba satisfactoria y resistente al fuego; b) enmienda de la definición de reparación; c) revisión de las disposiciones de la parte II para permitir la introducción de nuevas partes en el Anexo, enmienda del capítulo 3 para aclarar las disposiciones relativas a las condiciones límites en que se permite a una aeronave dañada efectuar vuelos no comerciales hasta un aeródromo en el que puedan ser restablecidas sus condiciones de aeronavegabilidad y reorganización del capítulo 4 para aclarar las responsabilidades de los Estados; 	13 de diciembre de 2004 13 de abril de 2005 13 de diciembre de 2007

Enmienda	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
101	Secretaría	<p>d) revisión de las disposiciones de la parte IIIA relativas a la aplicación y las limitaciones operacionales y pruebas de conformidad;</p> <p>e) revisión de las disposiciones de la parte IIIB relativas a la aplicación, limitaciones operacionales, performance, estabilidad, estructura, diseño y construcción, sistema motopropulsor, limitaciones operacionales, resistencia al impacto y seguridad de la cabina, ambiente operativo y factores humanos;</p> <p>f) reestructuración de la parte IV en parte IVA (las mismas disposiciones que figuran en la parte IV del Anexo 8, novena edición, hasta la Enmienda 99 inclusive, excepto las cláusulas de aplicación y las referencias) y parte IVB (nueva);</p> <p>g) introducción de las nuevas partes: parte V — <i>Aviones pequeños</i>, parte VI — <i>Motores</i> y parte VII — <i>Hélices</i>.</p>	<p>4 de marzo de 2009</p> <p>20 de julio de 2009</p> <p>18 de noviembre de 2010</p> <p>14 de noviembre de 2013</p>
102 (11a. edición)	Recomendaciones de la 12ª reunión del Grupo de trabajo plenario del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad (AIRP/WG/WHL/12); propuesta de la Secretaría para reestructurar el Anexo 8	<p>a) La Enmienda incorpora nuevas definiciones a fin de armonizar el uso de la terminología entre el Anexo 6 y el Anexo 8;</p> <p>b) se reestructura el Anexo 8 para que su formato y estructura estén armonizados con los demás Anexos;</p> <p>c) se adoptan las mejores prácticas existentes en la industria, especialmente, la actualización del diseño de aeronaves a fin de incorporar las prácticas contemporáneas y se especifican las fechas de aplicación de cada una de las normas sobre diseño enmendadas.</p>	<p>24 de febrero de 2010</p> <p>12 de julio de 2010</p> <p>18 de noviembre de 2010</p> <p>24 de febrero de 2013</p>
103	Secretaría	La enmienda requiere que en el diseño y fabricación de los sistemas de extinción y/o supresión de incendios de las aeronaves destinados a los motores, los grupos auxiliares de energía (APU) y los lavabos, se empleen agentes de extinción de incendios como alternativa en lugar de los halones.	<p>13 de junio de 2011</p> <p>30 de octubre de 2011</p> <p>31 de diciembre de 2014</p>
104	Reunión especial del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP/SM/1)	Transferencia de las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional al Anexo 19.	<p>25 de febrero de 2013</p> <p>15 de julio de 2013</p> <p>14 de noviembre de 2013</p>
105-A	Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad (AIRP); Grupo especial sobre protección de la información de seguridad operacional (SIP TF); primera reunión del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP/1)	Disposiciones para reconocer a las organizaciones responsables del diseño de tipo y fabricación de motores y hélices, para hacer extensiva la aplicación de los SMS a estas organizaciones.	<p>2 de marzo de 2016</p> <p>11 de julio de 2016</p> <p>10 de noviembre de 2016</p>

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
105-B	Equipo especial sobre rozamiento (FTF) del Grupo de expertos sobre diseño y operaciones de aeródromo (ADOP)	Utilización de un formato mundial de notificación para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas.	2 de marzo de 2016 11 de julio de 2016 5 de noviembre de 2020
106 (12a. edición)	Tercera y Cuarta reuniones del Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad (AIRP/3 y 4); Resolución A39-13 de la Asamblea.	Aprobación y reconocimiento mundial de los organismos de mantenimiento reconocidos; normas de diseño; disposiciones relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad; sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios del compartimiento de carga; y registros electrónicos de mantenimiento de aeronaves.	7 de marzo de 2018 16 de julio de 2018 8 de noviembre de 2018 7 de marzo de 2021
107	Octava sesión del 220º período de sesiones del Consejo de la OACI	Aplazamiento de la fecha de aplicación de la Enmienda 105-B: Enmienda relativa a la utilización de un formato mundial de notificación mejorado para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas.	19 de junio de 2020 30 de septiembre de 2020 4 de noviembre de 2021
108	Undécima reunión del Grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP/11)	Requisitos para aviones pilotados a distancia, helicópteros pilotados a distancia y estaciones de pilotaje a distancia (RPS); enlaces C2; y una plantilla para el certificado de aeronavegabilidad de RPA.	1 de marzo de 2021 12 de julio de 2021 26 de noviembre de 2026
109 (13a. edición)	Sexta y séptima reunión del Grupo Experto en Aeronavegabilidad (AIRP/6 y AIRP/7); y Equipo Especial sobre la Transferibilidad Transfronteriza (XBT-TF)	a) Responsabilidades de los Estados en caso de modificaciones y reparaciones hechas por terceros, y supresión de incendios en el compartimiento de carga; y b) mantenimiento de aeronaves en lo que respecta al proceso de matriculación, desmatriculación y transferencia de matrícula.	7 de marzo de 2022 18 de julio de 2022 3 de noviembre de 2022

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

PARTE I. DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas de aeronavegabilidad, tienen los significados siguientes:

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave. 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.

Nota.[†]— Cuando se emplea la palabra *aeronave*, esta incluye a las *aeronaves pilotadas a distancia*.

Aeronave pilotada a distancia (RPA).[†] Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

Aprobado. Aceptado por un Estado contratante, por ser idóneo para un fin determinado.

Área de aproximación final y de despegue (FATO). Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue rechazado disponible.

Atmósfera tipo. Una atmósfera definida como sigue:

a) el aire es un gas perfecto seco;

b) las constantes físicas son:

— Masa molar media al nivel del mar:

$$M_0 = 28,964\,420 \times 10^{-3} \text{ kg mol}^{-1}$$

— Presión atmosférica al nivel del mar:

$$P_0 = 1\,013,250 \text{ hPa}$$

— Temperatura al nivel del mar:

$$t_0 = 15^\circ\text{C}$$

$$T_0 = 288,15 \text{ K}$$

— Densidad atmosférica al nivel del mar:

$$\rho_0 = 1,225\,0 \text{ kg m}^{-3}$$

[†] Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

— Temperatura de fusión del hielo:

$$T_i = 273,15 \text{ K}$$

— Constante universal de los gases perfectos:

$$R^* = 8,314 \text{ 32 JK}^{-1}\text{mol}^{-1}$$

c) los gradientes térmicos son:

Altitud geopotencial (km)		Gradiente térmico (Kelvin por kilómetro geopotencial patrón)
De	A	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Nota 1.— El metro geopotencial patrón vale $9,80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$.

Nota 2.— Véase el Doc 7488 para la relación entre las variables y para las tablas que dan los valores correspondientes de temperatura, presión, densidad y geopotencial.

Nota 3.— El Doc 7488 da también peso específico, viscosidad dinámica, viscosidad cinemática y velocidad del sonido a varias altitudes.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Calidad del servicio prestado (QoSD).[†] Declaración de la QoS que el C2CSP alcanza o presta al explotador del RPAS.

Calidad del servicio requerido (QoSR).[†] Declaración de los requisitos de QoS del explotador al C2CSP.

Nota.— La QoSR puede expresarse en términos descriptivos (criterios) enumerados en orden prioritario, con los valores de performance preferidos para cada criterio. El C2CSP seguidamente traduce estos criterios en parámetros y mediciones pertinentes para el servicio.

Carga de rotura. La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

Cargas límites. Cargas máximas que se supone se presentan en las condiciones previstas de utilización.

Categoría A. Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero multimotor diseñado con las características de aislamiento de los motores y sistemas especificadas en la parte IVB del Anexo 8, apto para ser utilizado en operaciones en que se usen datos de despegue y aterrizaje anotados bajo el concepto de falla de motor crítico que aseguren un área de superficie designada suficiente y capacidad de performance suficiente para continuar el vuelo seguro o un despegue abortado seguro.

[†] Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Categoría B. Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero monomotor o multimotor que no cumpla con las normas de la Categoría A. Los helicópteros de la Categoría B no tienen capacidad garantizada para continuar el vuelo seguro en caso de falla de un motor y se presume un aterrizaje forzoso.

Certificado de tipo.[†] Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota.— Algunos Estados contratantes expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Certificado de tipo.^{††} Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota 1.^{†††}— Algunos Estados contratantes expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Nota 2.^{††} — Puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de estación de pilotaje a distancia.

Coefficiente de seguridad. Factor de cálculo que se emplea para prever la posibilidad de que puedan producirse cargas superiores a las supuestas y para tomar en consideración las incertidumbres de cálculo y fabricación.

Condición de aeronavegabilidad.[†] Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

Condición de aeronavegabilidad.^{††} Estado de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

Condiciones de utilización previstas.[†] Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Condiciones de utilización previstas.^{††} Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave o la estación de pilotaje a distancia se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y

[†] Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

^{††} Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

^{†††} A partir del 26 de noviembre de 2026, esta nota pasa a ser la Nota 1.

b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Configuración (aplicada al avión). Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Conmutación.[†] El acto de transferir la trayectoria del enlace de datos activo entre la RPS y la RPA de uno de los enlaces o redes que constituyen el enlace C2 a otro enlace o red que constituye el enlace C2.

Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad). La resolución tomada por un Estado contratante, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio.

Daño de fuente discreta. Daño estructural del avión que probablemente sea resultado de un choque con un ave, una avería no contenida de álabes de la soplante, una avería de motor no contenida, una avería no contenida de un mecanismo giratorio de alta energía o causas semejantes.

Detectar y evitar.[†] Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas.

Diseño de tipo.^{††} El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Diseño de tipo.[†] El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Enlace C2.[†] El enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de gestión de vuelo.

Entidad responsable del diseño de tipo.^{††} La organización que posee el certificado de tipo, o documento equivalente, para un tipo de aeronave, motor o hélice, expedido por un Estado contratante.

Entidad responsable del diseño de tipo.[†] La organización que posee el certificado de tipo, o documento equivalente, para un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, expedido por un Estado contratante.

Especificación del enlace C2.[†] Performance mínima que el equipo de enlace C2 ha de alcanzar de conformidad con los requisitos de diseño del sistema de aeronavegabilidad que correspondan.

Estación de pilotaje a distancia (RPS).[†] Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia.

Estado de diseño. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de diseño de la modificación. Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

[†] Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

^{††} Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Estado de enlace C2 perdido.[†] Estado del RPAS en el que la performance del enlace C2 se ha deteriorado como resultado de una interrupción del enlace C2 que tiene una duración mayor a la del tiempo de decisión de la pérdida del enlace C2 a un punto tal que ya no es suficiente para permitir que el piloto o pilota a distancia dirija activamente el vuelo de manera operacionalmente segura y oportuna.

Estado de fabricación.[†] Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

Estado de fabricación.^{††} Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.— En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que figura en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

Estado nominal de enlace C2.^{††} Estado del RPAS en el cual la performance del enlace C2 es suficiente para permitir al piloto o pilota controlar activamente el vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

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.

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

Nota.— Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de helicóptero”.

Helicóptero de Clase de performance 1. Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada.

Helicóptero de Clase de performance 2. Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede continuar el vuelo en condiciones de seguridad, salvo cuando la falla tiene lugar antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.

Helicóptero de Clase de performance 3. Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe realizar un aterrizaje forzoso.

Incombustible. La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 15 minutos.

Nota.— En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

Interrupción del enlace C2.^{††} Toda situación temporal en la cual el enlace C2 no está disponible, no es continuo, tiene muchas demoras o tiene una integridad inadecuada, pero que no ha excedido el tiempo de decisión sobre la pérdida del enlace C2.

Mantenimiento.[†] Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice o pieza conexas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

[†] Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

^{††} Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Mantenimiento.^{††} Realización de las tareas requeridas en una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad.[†] Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad.^{††} Conjunto de procedimientos que permite garantizar que una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento. Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.

Masa de cálculo para el aterrizaje. Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar.

Masa de cálculo para el despegue. Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que tendrá al comienzo del recorrido de despegue.

Masa de cálculo para el rodaje. Masa máxima de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue.

Modificación. Un cambio del diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

Nota.— Una modificación también puede comprender la incorporación de la modificación, que es una tarea de mantenimiento que está sujeta a una conformidad de mantenimiento. En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) se proporciona más orientación sobre mantenimiento de aeronaves —modificaciones y reparaciones.

Motor. Una unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consiste, como mínimo, en aquellos componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, pero excluye las hélices/los rotores (si corresponde).

Motores críticos. Todo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

Nota.— En algunas aeronaves puede haber más de un motor igualmente crítico. En ese caso, la expresión “el motor crítico” significa uno de esos motores críticos.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Prueba satisfactoria. Un conjunto de documentos o actividades que un Estado contratante acepta como suficiente para demostrar que cumple un requisito de aeronavegabilidad.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Registros de mantenimiento. Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.

Reparación. Restauración de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas a su condición de aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando haya sufrido daños o desgaste por el uso.

Requisitos adecuados de aeronavegabilidad.[†] Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de motor o de hélice en cuestión.

Requisitos adecuados de aeronavegabilidad.^{††} Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de estación de pilotaje a distancia, de motor o de hélice en cuestión.

Resistente al fuego. La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 5 minutos.

Nota.— En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS).^{††} Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sistema motopropulsor. Sistema compuesto de todos los motores, componentes del sistema de transmisión (si corresponde), y hélices (si corresponde), sus accesorios, elementos auxiliares y sistemas de combustible y aceite, instalados en una aeronave pero con exclusión de los rotores en el caso de un helicóptero.

Superficie de aterrizaje. La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que aterricen o amaren en un sentido determinado.

Superficie de despegue. La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que despeguen en un sentido determinado.

Tiempo de decisión ante la pérdida del enlace C2.^{††} Tiempo máximo que se tiene permitido esperar antes de declarar un estado de enlace C2 perdido durante el cual la performance del enlace C2 no es suficiente para permitir al piloto o pilota a distancia intervenir activamente en el control del vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

Tipo de aeronave huérfana. Una aeronave cuyo certificado de tipo ha sido revocado por el Estado de diseño y ya no tiene un Estado de diseño designado de conformidad con el Anexo 8. Estas aeronaves no cumplen con las normas del Anexo 8.

Traspaso.^{††} Acción de transferir el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra.

[†] Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

^{††} Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

PARTE II. PROCEDIMIENTOS PARA LA CERTIFICACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Nota.— Aunque el Convenio sobre Aviación Civil Internacional asigna al Estado de matrícula ciertas funciones que dicho Estado tiene facultad para desempeñar, o está obligado a desempeñar, según el caso, la Asamblea reconoció, en la Resolución A23-13, que el Estado de matrícula tal vez no pudiera cumplir debidamente sus obligaciones en los casos en que las aeronaves han sido arrendadas, fletadas o intercambiadas — especialmente sin tripulación — por un explotador de otro Estado, y que el Convenio quizás no especifique en forma adecuada los derechos y obligaciones del Estado del explotador en tales casos hasta tanto haya entrado en vigor el Artículo 83 bis del Convenio. Por consiguiente, el Consejo, instó a que, si en los casos arriba mencionados el Estado de matrícula se ve en la imposibilidad de desempeñar en forma adecuada las funciones que le asigna el Convenio, delegue en el Estado del explotador, a reserva de la aceptación de este último Estado, las funciones del Estado de matrícula que puedan ser desempeñadas en forma más adecuada por el Estado del explotador. Quedó entendido que hasta tanto no entrara en vigor el Artículo 83 bis del Convenio, esta medida solo se adoptaría por razones prácticas y no afectaría a las disposiciones del Convenio de Chicago, que prescriben las obligaciones del Estado de matrícula, ni a terceros Estados. Ahora bien, como el Artículo 83 bis entró en vigor el 20 de junio de 1997, los citados acuerdos de transferencia surtirán efecto en aquellos Estados contratantes que hayan ratificado el Protocolo correspondiente (Doc 9318) cuando se hayan cumplido las condiciones estipuladas en el Artículo 83 bis.

CAPÍTULO 1. CERTIFICACIÓN DE TIPO

1.1 Aplicación

Las normas de este capítulo se aplicarán a todas las aeronaves, y a los motores y hélices si han recibido la certificación de tipo por separado, cuya certificación haya sido solicitada al Estado contratante el 13 de junio de 1960 o después, pero:

- a) las disposiciones de 1.4 de esta parte se aplicarán únicamente a los tipos de aeronave cuya solicitud de certificado de tipo haya sido presentada al Estado de diseño el 2 de marzo de 2004 o después;
- b) las disposiciones de 1.4 de esta parte se aplicarán únicamente a un tipo de motor o hélice cuya solicitud de certificación de tipo haya sido presentada al Estado de diseño el 10 de noviembre de 2016 o después;
- c) las disposiciones de 1.2.6 de esta parte se aplicarán únicamente a los tipos de aeronave cuya solicitud para el certificado de tipo haya sido presentada al Estado de diseño el 31 de diciembre de 2014 o después;
- d) las disposiciones de 1.2.7 de esta parte se aplicarán únicamente a los tipos de aeronave cuya solicitud de certificado de tipo haya sido presentada al Estado de diseño el 28 de noviembre de 2024 o después; y
- e) las disposiciones de 1.4 de esta parte se aplicarán sólo a aeronaves pilotadas a distancia y a estaciones de pilotaje a distancia, si se les ha expedido certificados de tipo por separado, y cuya solicitud de certificación de tipo haya sido presentada al Estado de diseño el 26 de noviembre de 2026 o después.

Nota 1.— Hasta el 25 de noviembre de 2026, normalmente el fabricante somete una solicitud de certificado de tipo cuando se prevea producir el tipo de aeronave, motor o hélice en serie.

Nota 1.— A partir del 26 de noviembre de 2026, normalmente el fabricante somete una solicitud de certificado de tipo cuando se prevé producir el tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice en serie.

Nota 2.— Para aviones de la parte VB, en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación sobre los niveles de seguridad operacional apropiados para el mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes a niveles de riesgo aceptables.

Nota 3.— A partir del 26 de noviembre de 2026, las disposiciones de esta parte complementan los SARP del Anexo 6 relativos a la operación de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

1.2 Aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad

1.2.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad que empleen los Estados contratantes para la certificación de tipo de una aeronave, motor o hélice o bien para efectuar algún cambio a dicha certificación de tipo, será de tal naturaleza que su cumplimiento también garantice el cumplimiento de las normas de esta parte y, cuando corresponda, las normas de las partes III, IV, V, VI o VII de este Anexo.

1.2.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad que empleen los Estados contratantes para la certificación de tipo de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice o bien para efectuar algún cambio a dicha certificación de tipo será de tal naturaleza que su cumplimiento también garantice el cumplimiento de las normas de esta parte y, cuando corresponda, las normas de las partes III, IV, V, VI, VII, VIII, IX o X de este Anexo.

1.2.2 **Recomendación.**— *Al establecer los requisitos apropiados de aeronavegabilidad, debería aplicarse un enfoque de proporcionalidad basado en los riesgos.*

Nota.— Para aviones de la parte VB, en el Doc 9760 figura orientación sobre los niveles de seguridad operacional apropiados para el mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes a niveles de riesgo aceptables.

1.2.3 El diseño no tendrá ninguna peculiaridad ni característica que reste seguridad a la aeronave en las condiciones de explotación previstas.

1.2.4 Hasta el 25 de noviembre de 2026, cuando debido a las características de diseño de una aeronave, motor o hélice en particular resulten inapropiados algunos de los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad o las normas de las partes III, IV, V, VI o VII, el Estado contratante impondrá los requisitos necesarios para obtener un nivel de seguridad operacional por lo menos equivalente.

1.2.4 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando debido a las características de diseño de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice en particular resulten inapropiados algunos de los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad o las normas de las partes III, IV, V, VI, VII, VIII, IX o X, el Estado contratante impondrá los requisitos necesarios para obtener un nivel de seguridad operacional por lo menos equivalente.

1.2.5 Hasta el 25 de noviembre de 2026, cuando debido a las características de diseño de una aeronave, motor o hélice en particular resulten inapropiados algunos de los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad o las normas de las partes III, IV, V, VI o VII, se aplicarán los requisitos técnicos adicionales que el Estado contratante considere que proporcionan un nivel de seguridad operacional equivalente.

Nota.— La OACI ha publicado un Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) que contiene textos de orientación.

1.2.5 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando debido a las características de diseño de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice en particular resulten inapropiados algunos de los aspectos de diseño de los requisitos

adecuados de aeronavegabilidad o las normas de las partes III, IV, V, VI, VII, VIII, IX o X, se aplicarán los requisitos técnicos adicionales que el Estado contratante considere que proporcionan un nivel de seguridad operacional equivalente.

Nota 1¹.— La OACI ha publicado un Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) que contiene textos de orientación.

Nota 2.— Al 26 de noviembre de 2026, la OACI ha publicado el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) que contiene textos de orientación.

1.2.6 Hasta el 25 de noviembre de 2026, en el diseño aprobado de una aeronave, en el marco de las partes IIIB, IVB, VA y VB de este Anexo, se emplearán agentes extintores que no se enumeren en el *Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono* de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, del *Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*, Octava edición, para los sistemas de supresión o extinción de incendios de los lavabos, motores y grupos auxiliares de energía de las aeronaves.

Nota.— La información relativa a los agentes extintores figura en la Nota técnica núm. 1, New Technology Halon Alternatives, del Comité de opciones técnicas de halones del PNUMA, y en el Informe núm. DOT/FAA/AR-99-63, Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems, de la FAA.

1.2.6 A partir del 26 de noviembre de 2026, en el diseño aprobado de una aeronave, en el marco de las partes IIIB, IVB, V, VIII y IX de este Anexo, se emplearán agentes extintores que no se enumeren en el *Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono* de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, del *Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*, Octava edición, para los sistemas de supresión o extinción de incendios de los lavabos, motores y grupos auxiliares de energía de las aeronaves.

Nota.— La información relativa a los agentes extintores figura en la Nota técnica núm. 1, New Technology Halon Alternatives, del Comité de opciones técnicas de halones del PNUMA, y en el Informe núm. DOT/FAA/AR-99-63, Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems, de la FAA.

1.2.7 En el diseño aprobado de una aeronave, en el marco de la parte IIIB de este Anexo, se emplearán agentes extintores distintos de los mencionados en el *Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*, de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, de la décima edición del *Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*, para los sistemas de supresión o extinción de incendios del compartimiento de carga de las aeronaves.

Nota.— La información sobre los agentes aceptables figura en el informe de la Nota técnica núm. 1, New Technology Halon Alternatives, del Comité de opciones técnicas de halones del PNUMA, y en el Informe núm. DOT/FAA-AR-11-31, Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems, de la FAA.

1.3 Prueba de cumplimiento de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad

1.3.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, se dispondrá del diseño aprobado que constará de los dibujos, especificaciones, informes y datos documentales que sean necesarios para definir el diseño de la aeronave, motor o hélice y demostrar que se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Nota.— En algunos Estados se facilita la aprobación del diseño aprobando al organismo de diseño.

1.3.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, se dispondrá del diseño aprobado que constará de los dibujos, especificaciones, informes y datos documentales que sean necesarios para definir el diseño de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice y demostrar que se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

1. A partir del 26 de noviembre de 2026, esta nota pasa a ser la Nota 1.

Nota.— En algunos Estados se facilita la aprobación del diseño aprobando al organismo de diseño.

1.3.2 Recomendación.— Los Estados contratantes deberían equilibrar los riesgos y el rigor al determinar el cumplimiento, con base en el nivel de riesgo aceptable determinado para el producto.

Nota.— Para la certificación de tipo de aviones de la parte VB, el Doc 9760 contiene textos de orientación sobre cómo los Estados pueden equilibrar los riesgos y el rigor al determinar el cumplimiento.

1.3.3 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado someterá la aeronave, motor o hélice a las inspecciones y pruebas en tierra y en vuelo que estime necesarias para demostrar que se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

1.3.3 A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado someterá la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice a las inspecciones y pruebas en tierra y en vuelo que estime necesarias para demostrar que se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

1.3.4 Hasta el 25 de noviembre de 2026, además de determinar la conformidad con los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad que atañen a una aeronave, motor o hélice, los Estados contratantes tomarán todas las demás medidas que estimen necesarias para garantizar que no se conceda la aprobación del diseño si se sabe o se sospecha que la aeronave, motor o hélice tiene características peligrosas no específicamente previstas por aquellas normas.

1.3.4 A partir del 26 de noviembre de 2026, además de determinar la conformidad con los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad que atañen a una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, los Estados contratantes tomarán todas las demás medidas que estimen necesarias para garantizar que no se conceda la aprobación del diseño si se sabe o se sospecha que la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice tiene características peligrosas no específicamente previstas por aquellas normas.

1.3.5 Hasta el 25 de noviembre de 2026, todo Estado contratante que dé su aprobación al diseño para una modificación, reparación o repuesto, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que la aeronave, motor o hélice cumple los requisitos de aeronavegabilidad empleados para la expedición del certificado de tipo, sus enmiendas o requisitos posteriores cuando lo determine un Estado.

1.3.5 A partir del 26 de noviembre de 2026, todo Estado contratante que dé su aprobación al diseño para una modificación, reparación o repuesto, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice cumple los requisitos de aeronavegabilidad empleados para la expedición del certificado de tipo, sus enmiendas o requisitos posteriores cuando lo determine un Estado.

Nota 1.— Si bien una reparación puede completarse ajustándose al conjunto original de reglas que se había seleccionado para la certificación de tipo original de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice es posible que haya que demostrar que algunas reparaciones deban ajustarse a los requisitos de aprobación más recientes. En tales casos, los Estados pueden expedir una aprobación del diseño de reparación acorde con el conjunto de requisitos más recientes para ese tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

Nota 2.— En algunos Estados la expedición de un certificado de tipo suplementario o enmendado es señal de que se ha aprobado el proyecto de modificación de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

1.4 Expedición del certificado de tipo

1.4.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, al recibir pruebas satisfactorias de que el tipo de aeronave, motor o hélice, si se les ha expedido certificados por separado, cumple con los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de

aeronavegabilidad, el Estado de diseño expedirá un certificado de tipo para definir el diseño e indicar que lo aprueba para ese tipo de aeronave.

1.4.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, al recibir pruebas satisfactorias de que el tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, si se les ha expedido certificados por separado, cumple con los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, el Estado de diseño expedirá un certificado de tipo para definir el diseño e indicar que lo aprueba para ese tipo de aeronave.

1.4.2 Hasta el 25 de noviembre de 2026, cuando un Estado contratante, distinto del Estado de diseño, expida un certificado de tipo, motor o hélice, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que el tipo de aeronave, motor o hélice cumple los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

1.4.2 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando un Estado contratante, distinto del Estado de diseño, expida un certificado de tipo para una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que el tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice cumple los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

1.4.3 A partir del 26 de noviembre de 2026, el certificado de tipo de la aeronave pilotada a distancia incluirá la estación de pilotaje a distancia y el enlace C2 que se definen en las partes pertinentes.

1.5 Suspensión del certificado de tipo

1.5.1 Cuando el Estado de diseño toma medidas de acuerdo con sus procedimientos establecidos para suspender la totalidad o una parte del certificado de tipo para un tipo de aeronave, motor o hélice, inmediatamente:

- a) notificará a los Estados contratantes la suspensión; el período, si se conoce, durante el cual estará vigente la suspensión; la causa de la suspensión; y cualquier medida recomendada que debe llevarse a cabo si la naturaleza de la suspensión afecta a la aeronavegabilidad del tipo de aeronave, motor o hélice afectado; y
- b) establecerá con el Estado de fabricación, si este es distinto del Estado de diseño, cualquier medida necesaria para atender sus responsabilidades respectivas en materia de aeronavegabilidad en el marco del acuerdo o arreglo establecido de acuerdo con 2.4.5 de esta parte.

1.5.2 Un Estado contratante al que se le expide un certificado de tipo para un tipo de aeronave, motor o hélice de acuerdo con 1.4.2 de esta parte, con base en el certificado de tipo expedido por el Estado de diseño, notificará inmediatamente al Estado de diseño una suspensión originada con respecto a su certificado de tipo equivalente.

1.5.3 Durante el período de suspensión notificado de acuerdo con 1.5.1 y 1.5.2, el Estado de diseño seguirá cumpliendo sus obligaciones asignadas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, en el marco del capítulo 4 de esta parte.

1.5.4 El Estado de diseño notificará regularmente a los Estados contratantes y al Estado de fabricación, si este es distinto del Estado de diseño, la situación de la suspensión y la reposición del certificado de tipo suspendido.

1.6 Revocación del certificado de tipo

1.6.1 El Estado de diseño establecerá procedimientos para revocar un certificado de tipo cuando la organización responsable del diseño de tipo cese o abandone el certificado de tipo o deje de existir y, como resultado de ello, las responsabilidades relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con el capítulo 4 de esta parte ya no puedan cumplirse para el tipo de aeronave en servicio afectada. Los procedimientos comprenderán, como mínimo:

- a) la notificación a todos los Estados contratantes de la intención de revocar un certificado de tipo y la terminación propuesta de la aprobación de producción según 2.4 de esta parte; y
- b) consultas con los Estados de matrícula para la recopilación, identificación y establecimiento de requisitos suplementarios de aeronavegabilidad que se consideren necesarios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de posibles tipos de aeronaves huérfanas.

1.6.2 Salvo por motivos concernientes a la seguridad operacional inmediata de un tipo de aeronave, el Estado de diseño no revocará indebidamente un certificado de tipo sin notificar e instruir ampliamente a los Estados de matrícula acerca de que asumirán la responsabilidad definitiva del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves huérfanas de su registro civil.

1.6.3 El Estado de diseño notificará a los Estados contratantes, incluido el Estado de fabricación, si este es distinto del Estado de diseño, la revocación de un certificado de tipo y la fecha de entrada en vigor a partir de la cual deja de ser el Estado de diseño designado en el marco del Anexo 8.

1.7 Transferencia del certificado de tipo

1.7.1 El Estado de diseño establecerá procedimientos para la transferencia de un certificado de tipo que garantice que el diseño aprobado del tipo de aeronave, motor o hélice siga cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes:

- a) para una transferencia en la que el Estado de diseño sigue siendo el mismo; y
- b) para una transferencia en la que el Estado de diseño cambia a otro Estado contratante.

1.7.2 El Estado de diseño expedirá o reexpedirá, al completar la transferencia, su certificado de tipo de conformidad con 1.4.1 de esta parte.

1.7.3 Cuando el Estado de fabricación de una aeronave, motor o hélice no sea el Estado de diseño, habrá un acuerdo o arreglo de conformidad con 2.4.5 y 4.2.3 de esta parte.

1.7.4 El Estado de diseño informará a todos los Estados contratantes acerca de la transferencia y la organización responsable del diseño de tipo en cumplimiento de los requisitos de notificación sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se estipulan en el capítulo 4 de esta parte.

Nota.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre el proceso para transferir un certificado de tipo.

CAPÍTULO 2. PRODUCCIÓN

2.1 Aplicación

Hasta el 25 de noviembre de 2026, las normas de este capítulo se aplican a la producción de todas las aeronaves y piezas de aeronaves, motores, hélices y piezas conexas.

A partir del 26 de noviembre de 2026, las normas de este capítulo se aplican a la producción de todas las aeronaves, estaciones de pilotaje a distancia, motores, hélices y piezas conexas.

2.2 Producción de aeronaves, motores y hélices¹

Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado de fabricación se asegurará de que cada aeronave, motor o hélice, incluidas las piezas conexas fabricadas por subcontratistas y/o proveedores, esté en condiciones de aeronavegabilidad en el momento del despacho.

A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado de fabricación se asegurará de que cada aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, incluidas las piezas conexas fabricadas por subcontratistas y/o proveedores, esté en condiciones de aeronavegabilidad en el momento del despacho.

2.3 Producción de piezas de aeronaves

El Estado contratante, asumiendo responsabilidad por la producción de piezas de aeronaves fabricadas conforme al diseño aprobado que se cita en 1.3.5 de esta parte, se asegurará de que las piezas de aeronaves estén en condiciones de aeronavegabilidad.

2.4 Aprobación de la producción

2.4.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, al aprobar la producción de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas, el Estado contratante que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable de la producción:

- a) examinará los datos de apoyo e inspeccionará las instalaciones y los procesos de producción para determinar que el organismo de fabricación cumple con los requisitos de producción correspondientes; y
- b) se asegurará de que el organismo de fabricación haya establecido y pueda mantener un sistema de calidad o un sistema de inspección de la producción de manera que pueda garantizar que cada aeronave, motor, hélice o pieza conexas producida por el organismo de fabricación o por los subcontratistas y/o proveedores esté en condiciones de aeronavegabilidad en el momento del despacho.

2.4.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, al aprobar la producción de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas, el Estado contratante que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable de la producción:

1. A partir del 26 de noviembre de 2026, el título del párrafo 2.2 será “Producción de aeronaves, estaciones de pilotaje a distancia, motores y hélices”.

- a) examinará los datos de apoyo e inspeccionará las instalaciones y los procesos de producción para determinar que el organismo de fabricación cumple con los requisitos de producción correspondientes; y
- b) se asegurará de que el organismo de fabricación haya establecido y pueda mantener un sistema de calidad o un sistema de inspección de la producción de manera que pueda garantizar que cada aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas producida por el organismo de fabricación o por los subcontratistas y/o proveedores esté en condiciones de aeronavegabilidad en el momento del despacho.

Nota 1.— Normalmente, la supervisión de la producción se facilita aprobando al organismo de fabricación.

Nota 2.— Cuando el Estado de fabricación no sea el Estado contratante donde se producen las piezas conexas, puede concertarse un acuerdo o arreglo aceptable para ambos Estados a fin de apoyar las responsabilidades de supervisión del Estado de fabricación sobre los organismos que fabrican las piezas conexas.

2.4.2 Recomendación.— *Un Estado contratante debería equilibrar los riesgos y el rigor al aprobar la producción de aeronaves o piezas de aeronave con base en el nivel aceptable de riesgo determinado para el producto especificado por el Estado de diseño.*

Nota.— Para la aprobación de la producción de aviones de la parte VB y sus partes, en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación sobre cómo pueden los Estados equilibrar los riesgos y el rigor en la determinación del cumplimiento.

2.4.3 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el organismo de fabricación debería mantener, para cada aeronave, motor, hélice o pieza conexas, una aprobación de diseño, como se indica en 1.3 de esta parte o el derecho de acceso a los datos del diseño aprobado pertinentes para fines de producción en el marco de un acuerdo o arreglo.

2.4.3 A partir del 26 de noviembre de 2026, el organismo de fabricación debería mantener, para cada aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas, una aprobación de diseño, como se indica en 1.3 de esta parte o el derecho de acceso a los datos del diseño aprobado pertinentes para fines de producción en el marco de un acuerdo o arreglo.

2.4.4 Hasta el 25 de noviembre de 2026, se mantendrá un registro de manera que puedan determinarse el origen de cada aeronave, motor, hélice y pieza conexas, y su identificación con respecto a los datos de diseño y producción aprobados.

Nota.— El origen de una aeronave, motor, hélice y pieza conexas se refiere al fabricante, la fecha de fabricación, el número de serie u otra información que puede rastrearse a su registro de producción.

2.4.4 A partir del 26 de noviembre de 2026, se mantendrá un registro de manera que puedan determinarse el origen de cada aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice y pieza conexas, y su identificación con respecto a los datos de diseño y producción aprobados.

Nota.— El origen de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice y pieza conexas se refiere al fabricante, la fecha de fabricación, el número de serie u otra información que puede rastrearse a su registro de producción.

2.4.5 Hasta el 25 de noviembre de 2026, cuando el Estado de fabricación no sea el Estado de diseño, existirá un acuerdo o arreglo aceptable para ambos Estados a fin de:

- a) garantizar que el organismo de fabricación tenga derecho de acceso a los datos del diseño aprobado pertinentes para fines de producción;
- b) atender las responsabilidades de cada Estado con respecto al diseño, fabricación y mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, motor o hélice, durante el período del acuerdo o arreglo, incluido el período cuando el Estado de diseño toma medidas para suspender la totalidad o una parte del certificado de tipo del tipo de aeronave afectado; y

- c) terminar la aprobación de la producción de acuerdo con esta parte cuando el Estado de diseño revoque el certificado de tipo correspondiente a ese tipo de aeronave.

2.4.5 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando el Estado de fabricación no sea el Estado de diseño, existirá un acuerdo o arreglo aceptable para ambos Estados a fin de:

- a) garantizar que el organismo de fabricación tenga derecho de acceso a los datos del diseño aprobado pertinentes para fines de producción;
- b) atender las responsabilidades de cada Estado con respecto al diseño, fabricación y mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, durante el período del acuerdo o arreglo, incluido el período cuando el Estado de diseño toma medidas para suspender la totalidad o una parte del certificado de tipo del tipo de aeronave afectado; y
- c) terminar la aprobación de la producción de acuerdo con esta parte cuando el Estado de diseño revoque el certificado de tipo correspondiente a ese tipo de aeronave.

CAPÍTULO 3. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Nota.— El certificado de aeronavegabilidad que se usa en estas normas es el que se cita en el Artículo 31 del Convenio.

3.1 Aplicación

Las normas de este capítulo se aplican a todas las aeronaves, salvo las que figuran en 3.3 y 3.4 que no son aplicables a las aeronaves cuyo prototipo fue presentado antes del 13 de junio de 1960 a las autoridades nacionales competentes para su certificación.

3.2 Admisibilidad, expedición y mantenimiento de la validez de certificados de aeronavegabilidad

3.2.1 El Estado contratante otorgará el certificado de aeronavegabilidad, basándose en pruebas satisfactorias de que la aeronave se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

3.2.2 A partir del 26 de noviembre de 2026, el certificado de aeronavegabilidad expedido para una aeronave pilotada a distancia hará constar la aeronavegabilidad probada del sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), como sistema completo, con el fin de garantizar que se ajuste al diseño de tipo y esté en condiciones de funcionar de manera segura.

3.2.2¹ Un Estado contratante otorgará, o convalidará un certificado de aeronavegabilidad respecto al cual se proponga obtener el reconocimiento de conformidad con el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuando tenga pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple las normas aplicables del presente Anexo mediante el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.

Nota.— Algunos Estados contratantes facilitan la expedición de un “Certificado especial de aeronavegabilidad” o similar para denotar que una aeronave no cumple con las normas del Anexo 8. Si bien no es válido para realizar vuelos internacionales, dicho documento contiene las condiciones y limitaciones que pueden requerir otros Estados contratantes con la finalidad de otorgar aprobaciones para atravesar el territorio de su jurisdicción o volar dentro de él.

3.2.3¹ El certificado de aeronavegabilidad se renovará o continuará en vigencia, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula, siempre que dicho Estado requiera que el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se determine por medio de inspecciones periódicas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio o, alternativamente, por medio de inspecciones aprobadas por el Estado, que den, cuando menos, un resultado equivalente.

3.2.4¹ Cuando una aeronave que posea un certificado válido de aeronavegabilidad otorgado por un Estado contratante se inscriba en el registro de otro Estado contratante, el nuevo Estado de matrícula, al otorgar su certificado de aeronavegabilidad puede considerar el certificado previo, como prueba parcial o totalmente satisfactoria de que la aeronave cumple las normas aplicables de este Anexo mediante el cumplimiento de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Nota.— Algunos Estados contratantes facilitan la transferencia de aeronaves al registro de otro Estado expidiendo un “Certificado de Aeronavegabilidad para exportación” o un documento de similar denominación. Si bien no es válido para

1. A partir del 26 de noviembre de 2026, se reenumeran los párrafos 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 y 3.2.5.

finis de vuelo, en dicho documento el Estado exportador confirma haber efectuado un examen reciente y satisfactorio de la condición de aeronavegabilidad de la aeronave. En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación sobre la expedición de un “Certificado de Aeronavegabilidad para exportación”.

3.2.5² Cuando un Estado de matrícula convalide un certificado de aeronavegabilidad otorgado por otro Estado contratante, como alternativa a la expedición de su propio certificado de aeronavegabilidad, establecerá la validez mediante una autorización adecuada que se llevará con el anterior certificado de aeronavegabilidad aceptándolo como equivalente al certificado previo. La validez de la autorización no trascenderá el plazo de validez que tenga el certificado de aeronavegabilidad. El Estado de matrícula se asegurará de que el mantenimiento de la aeronavegabilidad se determine de conformidad con 3.2.3².

3.3 Certificado de aeronavegabilidad reglamentario

3.3.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el certificado de aeronavegabilidad contendrá la información que se indica en la figura 1 y, por regla general, será similar a la misma.

3.3.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, el certificado de aeronavegabilidad para todas las aeronaves, a excepción de las aeronaves pilotadas a distancia (RPA), contendrá la información que se indica en la Figura 1 y, por regla general, será similar a la misma.

3.3.1.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, el certificado de aeronavegabilidad para todas las RPA contendrá la información que se indica en la Figura 2 y será, por regla general, similar a la misma.

3.3.2 Cuando el certificado de aeronavegabilidad se expida en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— El Artículo 29 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional prescribe que el certificado de aeronavegabilidad se conserve a bordo de toda aeronave utilizada para la navegación aérea internacional.

3.4 Limitaciones de la aeronave e información

Se proveerá a cada aeronave de un manual de vuelo, de rótulos indicadores u otros documentos en que consten las limitaciones aprobadas, dentro de las cuales la aeronave se considera aeronavegable de acuerdo con los requisitos que la atañen, y otras instrucciones e información necesarias para la utilización segura de la aeronave.

Nota.— A partir del 26 de noviembre de 2026, la información necesaria para la operación segura de las RPA abarca la que se aplica a las estaciones de pilotaje a distancia (RPS) y al enlace C2.

3.5 Pérdida temporal de la aeronavegabilidad

Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.

Nota.— A partir del 26 de noviembre de 2026, para las aeronaves pilotadas a distancia, lo que debe restablecerse a su condición de aeronavegabilidad comprende la RPS que controla la RPA, el o los enlaces C2 que se requieren u otros componentes definidos en los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes.

2. A partir del 26 de noviembre de 2026, se reenumeran los párrafos 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 y 3.2.5.

3.6 Daños a la aeronave

3.6.1 Cuando una aeronave haya sufrido daños, el Estado de matrícula decidirá si son de tal naturaleza que la aeronave ya no reúne las condiciones de aeronavegabilidad definidas en las normas que le atañen.

3.6.2 Si la aeronave sufre averías o estas se descubren mientras se halla en el territorio de otro Estado contratante, las autoridades de este otro Estado tendrán la facultad de impedir que la aeronave continúe su vuelo, siempre que se lo hagan saber inmediatamente al Estado de matrícula, comunicándole todos los detalles necesarios para que pueda decidir respecto a lo establecido en 3.6.1.

3.6.3 Cuando el Estado de matrícula considere que el daño sufrido es de naturaleza tal que la aeronave no está en condiciones de aeronavegabilidad, prohibirá que la aeronave continúe el vuelo hasta que vuelva a estar en condiciones de aeronavegabilidad. Sin embargo, el Estado de matrícula podrá, en circunstancias excepcionales, establecer restricciones y permitir que la aeronave vuele en una operación de transporte aéreo no comercial hasta un aeródromo en que se restablezcan sus condiciones de aeronavegabilidad. Al prescribir limitaciones particulares, el Estado de matrícula tendrá en cuenta todas las limitaciones propuestas por el Estado contratante que, en un principio, de acuerdo con 3.6.2, haya impedido que la aeronave reanude el vuelo. Ese Estado contratante permitirá que este vuelo se efectúe dentro de las limitaciones prescritas.

3.6.4 Cuando el Estado de matrícula considere que los daños sufridos son tales que no afectan a las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, se permitirá a esta que reanude su vuelo.

*	<i>Estado de matrícula Autoridad expedidora</i>	*
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD		
1. Nacionalidad y matrícula	2. Fabricante y designación dada por este a la aeronave**	3. Número de serie de la aeronave
4. Categorías u operación***		
5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 y † para la aeronave antes mencionada que se considerará que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Fecha de otorgamiento..... Firma † Hágase referencia al código de aeronavegabilidad aplicable.		
6. ****		

* Para observaciones o marcas del Estado de matrícula.

** En la designación que el fabricante haga de la aeronave debería incluir el tipo y modelo de la misma.

*** Este espacio se emplea normalmente para indicar las bases de la certificación, es decir, el código de certificación que corresponde a la aeronave en cuestión y su categoría operacional permitida, por ejemplo, transporte aéreo comercial, trabajos aéreos o transporte privado.

**** Este espacio se empleará o bien para la habilitación periódica (dando la fecha de expiración), o bien para certificar que la aeronave se somete a un sistema de inspecciones continuas.

Figura 1

*	<i>Estado de matrícula Autoridad expedidora</i>	*
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD — RPA		
1. Nacionalidad y matrícula	2. Fabricante y designación dada por éste a la aeronave pilotada a distancia (RPA)**	3. Número de serie de la aeronave pilotada a distancia
4. Tipo(s) y/o modelo(s) de estación de pilotaje a distancia (RPS)		5. Enlace(s) para RPA [enlace(s) C2]***
6. Categorías u operación****		
7. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 y † para la aeronave pilotada a distancia antes mencionada que se considerará que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Fecha de otorgamiento..... Firma † Hágase referencia al código de aeronavegabilidad aplicable.		
8. *****		

- * Para observaciones o marcas del Estado de matrícula.
- ** En la designación que el fabricante haga de la aeronave pilotada a distancia (RPA) debería incluir el tipo y modelo de la misma.
- *** Este espacio debería contener la identificación del enlace o los enlaces C2 permitidos para el mando y control de la RPA a fin de cumplir con el código de certificación para operar de acuerdo con las limitaciones de utilización especificadas.
- **** Este espacio se emplea normalmente para indicar las bases de la certificación, es decir, el código de certificación que corresponde a la RPA en cuestión y su categoría operacional permitida, por ejemplo, transporte aéreo comercial, trabajos aéreos o transporte privado.
- ***** Este espacio se empleará o bien para la habilitación periódica (dando la fecha de expiración), o bien para certificar que la RPA se somete a un sistema de inspecciones continuas

Figura 2³

3. A partir del 26 de noviembre de 2026, insértese la nueva Figura 2 en el Anexo 8, Parte II, final del Capítulo 3.

CAPÍTULO 4. MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

4.1 Aplicación

Hasta el 25 de noviembre de 2026, las normas de este capítulo se aplican a todas las aeronaves, motores, hélices y piezas conexas.

A partir del 26 de noviembre de 2026, las normas de este capítulo se aplican a todas las aeronaves, estaciones de pilotaje a distancia, motores, hélices y piezas conexas.

4.2 Responsabilidades de los Estados contratantes con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad

*Nota 1.*⁸— Los textos de orientación relativos a los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad figuran en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760).

Nota 2.— A partir del 26 de noviembre de 2026, en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figura orientación sobre requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad específicos de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

4.2.1 Estado de diseño

4.2.1.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado de diseño de una aeronave:

- a) transmitirá a todo Estado contratante que, de acuerdo con 4.2.4.1 a), haya comunicado al Estado de diseño de la aeronave que ha inscrito la aeronave en su registro de matrícula, y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite, la información de aplicación general que considere necesaria para el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y de operación segura, incluyendo motores y hélices (de aquí en adelante llamada información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad), y la notificación de suspensión o revocación de un certificado de tipo;

Nota 1.— En la expresión “información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad” están incluidos los requisitos obligatorios para la modificación, cambio de piezas o inspección de la aeronave y enmienda de los procedimientos y limitaciones de operación. Entre dicha información se encuentra la publicada frecuentemente por los Estados contratantes como directrices de aeronavegabilidad.

Nota 2.— En la Circular 95 denominada Mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio, se proporciona la información necesaria para ayudar a los Estados contratantes a establecer contacto con las autoridades competentes de otros Estados contratantes, con el fin de asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio.

Nota 3.— Si el Estado de diseño de la aeronave considera que la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada previamente por el Estado de diseño del motor o hélice con arreglo a lo dispuesto

⁸ A partir del 26 de noviembre de 2026, esta nota se convierte en Nota 1.

en 4.2.1.2 aborda plenamente un problema de aeronavegabilidad, no es necesario que el Estado de diseño de la aeronave retransmita la información a los Estados contratantes que ya han sido informados.

- b) asegurará que exista, para los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y los helicópteros de más de 3 175 kg, un sistema para:
 - i) recibir información transmitida de conformidad con 4.2.4.1 g);
 - ii) decidir en respuesta a ella si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo;
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad; y
 - iv) publicar la información sobre dichas medidas, incluso las que se exigen en 4.2.1.1 a);
- c) asegurará que, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg, exista un programa de mantenimiento de la integridad estructural para garantizar la aeronavegabilidad del avión. El programa incluirá información específica sobre la prevención y control de la corrosión.

4.2.1.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado de diseño de una aeronave:

- a) transmitirá a todo Estado contratante que, de acuerdo con 4.2.4.1 a), haya comunicado al Estado de diseño de la aeronave que ha inscrito la aeronave en su registro de matrícula, y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite, la información de aplicación general que considere necesaria para el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y de operación segura, incluyendo estaciones de pilotaje a distancia, motores y hélices (de aquí en adelante llamada información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad).

Nota 1.— En la expresión “información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad” están incluidos los requisitos obligatorios para la modificación, cambio de piezas o inspección de la aeronave y enmienda de los procedimientos y limitaciones de operación. Entre dicha información se encuentra la publicada frecuentemente por los Estados contratantes como directrices de aeronavegabilidad.

Nota 2.— En la Circular 95 denominada Mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio, se proporciona la información necesaria para ayudar a los Estados contratantes a establecer contacto con las autoridades competentes de otros Estados contratantes, con el fin de asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio.

Nota 3.— Si el Estado de diseño de la aeronave considera que la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada previamente por el Estado de diseño de la estación de pilotaje a distancia, motor o hélice con arreglo a lo dispuesto en 4.2.1.2 aborda plenamente un problema de aeronavegabilidad, no es necesario que el Estado de diseño de la aeronave retransmita la información a los Estados contratantes que ya han sido informados.

- b) asegurará que exista, para los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y los helicópteros de más de 3 175 kg, un sistema para:
 - i) recibir información transmitida de conformidad con 4.2.4.1 g);
 - ii) decidir en respuesta a ella si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo;
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad; y
 - iv) publicar la información sobre dichas medidas, incluso las que se exigen en 4.2.1.1 a);

- c) asegurará que, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg, exista un programa de mantenimiento de la integridad estructural para garantizar la aeronavegabilidad del avión. El programa incluirá información específica sobre la prevención y control de la corrosión.
- d) a partir del 26 de noviembre de 2026, asegurará que, para los aviones pilotados a distancia y los helicópteros pilotados a distancia, exista un sistema para:
 - i) recibir información transmitida de conformidad con 4.2.4.1 g);
 - ii) decidir si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo;
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad; y
 - iv) promulgar la información sobre esas medidas, incluidas las que se requieren en 4.2.1.1 a).
- e) a partir del 26 de noviembre de 2026, asegurará que exista para los aviones pilotados a distancia y los helicópteros pilotados a distancia un programa permanente de integridad estructural apropiado para su masa y categoría operacional a fin de garantizar la aeronavegabilidad de los aviones pilotados a distancia y los helicópteros pilotados a distancia. El programa incluirá, cuando sea pertinente, información específica relativa a la prevención y el control de la corrosión.

4.2.1.2 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado de diseño de un motor o una hélice, cuando no sea el Estado de diseño de la aeronave:

- a) transmitirá toda información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad al Estado de diseño de la aeronave y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite;

Nota.— Aunque la responsabilidad general de la transmisión de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad incumbe al Estado de diseño de la aeronave, se sabe que algunos Estados de diseño de motores o hélices transmiten directamente a los Estados de matrícula y a otros Estados contratantes la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta práctica tiene la ventaja de agilizar la disponibilidad de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y de permitir que se tramite esta información siguiendo el procedimiento habitual, de conformidad con 4.2.4.1 d). Sin embargo, si el Estado de diseño de la aeronave transmite posteriormente información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad adicional a la del Estado de diseño del motor o la hélice, la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se originó en el Estado de diseño de la aeronave debe primar en caso de incompatibilidad.

- b) asegurará que exista, para los motores y hélices instalados en aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y helicópteros de más de 3 175 kg, un sistema para:
 - i) recibir información transmitida de conformidad con 4.2. 4.1 g);
 - ii) decidir si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo; y
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad.

4.2.1.2 A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado de diseño de una estación de pilotaje a distancia, un motor o una hélice, cuando no sea el Estado de diseño de la aeronave:

- a) transmitirá toda información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad al Estado de diseño de la aeronave y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite;

Nota.— Aunque la responsabilidad general de la transmisión de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad incumbe al Estado de diseño de la aeronave, se sabe que algunos Estados de diseño de

estaciones de pilotaje a distancia, motores o hélices transmiten directamente a los Estados de matrícula y a otros Estados contratantes la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta práctica tiene la ventaja de agilizar la disponibilidad de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y de permitir que se tramite esta información siguiendo el procedimiento habitual, de conformidad con 4.2.4.1 d). Sin embargo, si el Estado de diseño de la aeronave transmite posteriormente información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad adicional a la del Estado de diseño de la estación de pilotaje a distancia, el motor o la hélice, la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se originó en el Estado de diseño de la aeronave debe primar en caso de incompatibilidad.

- b) asegurará que exista para los motores y hélices instalados en aviones pilotados a distancia, helicópteros pilotados a distancia, aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y helicópteros de más de 3 175 kg y estaciones de pilotaje a distancia integradas a aviones pilotados a distancia y helicópteros pilotados a distancia un sistema para:
 - i) recibir información transmitida de conformidad con 4.2.4.1 g);
 - ii) decidir si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo; y
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad.

4.2.1.3 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando el Estado de diseño de una modificación no sea el Estado de diseño de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice que está siendo modificado, el Estado de diseño de la modificación transmitirá la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad a todos los Estados que tienen la aeronave modificada en sus registros.

4.2.1.4 Hasta el 25 de noviembre de 2026, cuando el Estado de fabricación de determinada aeronave, motor o hélice no sea el Estado de diseño, el Estado de diseño asegurará que exista un acuerdo aceptable para ambos Estados con el fin de asegurar que la entidad fabricante coopere con la entidad responsable del diseño de tipo en la evaluación de la información recibida sobre el diseño, fabricación y funcionamiento de la aeronave, motor o hélice.

Nota.— Los textos de orientación sobre la interpretación de “la organización responsable del diseño de tipo” figuran en el Doc 9760.

4.2.1.4 A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando el Estado de fabricación de determinada aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice no sea el Estado de diseño, el Estado de diseño asegurará que exista un acuerdo aceptable para ambos Estados con el fin de asegurar que la entidad fabricante coopere con la entidad responsable del diseño de tipo en la evaluación de la información recibida sobre el diseño, fabricación y funcionamiento de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

Nota.— Los textos de orientación sobre la interpretación de “la organización responsable del diseño de tipo” figuran en el Doc 9760.

4.2.1.5 El Estado de diseño se asegurará de que no se transmita información delicada sobre seguridad de la aviación al distribuir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

4.2.1.6 El Estado de diseño se asegurará de que la información delicada sobre seguridad de la aviación se transmita de manera segura a la autoridad competente de los Estados de matrícula de conformidad con el Anexo 17 — Seguridad de la aviación — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Nota.— El Doc 9760 contiene textos de orientación sobre la transmisión segura de información delicada sobre seguridad de la aviación.

4.2.2 Estado de diseño de la modificación

4.2.2.1 Cuando sea el mismo que el Estado de diseño de la aeronave, motor o hélice, el Estado de diseño de la modificación seguirá la instrucción de 4.2.1.

4.2.2.2 Cuando sea distinto del Estado de diseño de la aeronave, motor o hélice, el Estado de diseño de la modificación:

- a) dispondrá de un sistema para poner a disposición de todos los Estados contratantes la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que exista respecto a la modificación o reparación;
- b) se asegurará de que para las modificaciones o reparaciones de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y de helicópteros con más de 3 175 kg exista un sistema para:
 - i) recibir la información transmitida de conformidad con 4.2.4.1 g);
 - ii) decidir si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad y cuándo;
 - iii) preparar las medidas necesarias en materia de aeronavegabilidad;
 - iv) publicar la información sobre dichas medidas, incluidas las que se exigen en 4.2.2.2 a); y
- c) se asegurará de que toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que como Estado de diseño de la modificación haya originado con respecto a la aeronave, motor o hélice se transmita al Estado de diseño apropiado.

4.2.2.3 Cuando sea distinto del Estado contratante que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable de fabricar las piezas para la modificación o reparación, el Estado de diseño de la modificación se asegurará de que exista un acuerdo aceptable para ambos Estados a fin de garantizar que la organización fabricante coopere con la organización responsable del diseño de la modificación o reparación al evaluar la información recibida sobre la experiencia de funcionamiento de la aeronave.

4.2.3 Estado de fabricación

Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado de fabricación se asegurará de que, cuando no sea el Estado de diseño, exista un acuerdo aceptable para ambos Estados a fin de garantizar que el organismo de fabricación coopere con la organización responsable del diseño de tipo al evaluar la información sobre el diseño, fabricación y funcionamiento de la aeronave, motor o hélice.

A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado de fabricación se asegurará de que, cuando no sea el Estado de diseño, exista un acuerdo aceptable para ambos Estados a fin de garantizar que el organismo de fabricación coopere con la organización responsable del diseño de tipo al evaluar la información sobre el diseño, fabricación y funcionamiento de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

4.2.4 Estado de matrícula

4.2.4.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado de matrícula:

- a) se asegurará de que cuando matricule por primera vez una aeronave de un tipo determinado de la cual no sea Estado de diseño y emita o convalide un certificado de aeronavegabilidad de conformidad con 3.2 de esta parte, comunicará al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro de matrícula;
- b) determinará el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, de acuerdo con las normas que respecto a esa aeronave estén en vigor;
- c) determinará o adoptará requisitos que garanticen el mantenimiento de la aeronavegabilidad durante la vida útil de la aeronave, lo que comprende los necesarios para asegurar que la aeronave:
 - i) continúa satisfaciendo los requisitos apropiados de aeronavegabilidad después de haber sido modificada, reparada o de la instalación de un repuesto; y
 - ii) sigue en condiciones de aeronavegabilidad y cumple los requisitos de mantenimiento del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, así como los de las partes III, IV, V, VI y VII del presente Anexo cuando corresponda;
- d) al recibir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de diseño, adoptará directamente la información obligatoria o evaluará la información recibida y tomará las medidas apropiadas;
- e) dispondrá de un sistema de monitorización para obtener información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de diseño de la modificación, cuando este fuera diferente del Estado de matrícula, y adoptar directamente la información obligatoria o evaluar la información recibida y tomar las medidas que correspondan;
- f) se asegurará de que toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de que, como Estado de matrícula, originó con respecto a dicha aeronave se transmita al Estado de diseño y al Estado de diseño de la modificación apropiados; y
- g) se asegurará de que, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, exista un sistema por el cual se transmitan a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Cuando esta información se refiere a un motor o hélice, la información se transmitirá tanto a la organización responsable del diseño de tipo del motor o hélice, como a la organización responsable del diseño de tipo de la aeronave. Cuando un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad está relacionado con una modificación o reparación, el Estado de matrícula se asegurará de que exista un sistema que permita que la información que antecede sea transmitida a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación.

4.2.4.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, el Estado de matrícula:

- a) se asegurará de que cuando matricule por primera vez una aeronave de un tipo determinado de la cual no sea Estado de diseño y emita o convalide un certificado de aeronavegabilidad de conformidad con 3.2 de esta parte, comunicará al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro de matrícula;
- b) determinará el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, de acuerdo con las normas que respecto a esa aeronave estén en vigor;
- c) determinará o adoptará requisitos que garanticen el mantenimiento de la aeronavegabilidad durante la vida útil de la aeronave, lo que comprende los necesarios para asegurar que la aeronave:
 - i) continúa satisfaciendo los requisitos apropiados de aeronavegabilidad después de haber sido modificada, reparada o de la instalación de un repuesto; y
 - ii) sigue en condiciones de aeronavegabilidad y cumple los requisitos de mantenimiento del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, así como los de las Partes III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X del presente Anexo cuando corresponda;

- d) al recibir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de diseño, adoptará directamente la información obligatoria o evaluará la información recibida y tomará las medidas apropiadas;
- e) se asegurará de que toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de que, como Estado de matrícula, originó con respecto a dicha aeronave se transmita al Estado de diseño apropiado; y
- f) se asegurará de que, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg, helicópteros de más de 3 175 kg, aviones pilotados a distancia y helicópteros pilotados a distancia, exista un sistema por el cual se transmitan a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Cuando esta información se refiere a una estación de pilotaje a distancia, un motor o hélice, la información se transmitirá tanto a la organización responsable del diseño de tipo de la estación de pilotaje a distancia, el motor o hélice, como a la organización responsable del diseño de tipo de la aeronave. Cuando un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad está relacionado con una modificación, el Estado de matrícula se asegurará de que exista un sistema que permita que la información que antecede sea transmitida a la organización responsable del diseño de la modificación.

4.2.4.2 Al aprobar a un organismo de mantenimiento o al aceptar la aprobación de un organismo de mantenimiento emitida por otro Estado contratante, el Estado de matrícula se asegurará de que se cumplan las normas del capítulo 6 de esta parte.

Nota.— En el capítulo 6 figuran los requisitos para aceptar la aprobación de un organismo de mantenimiento emitida por otro Estado contratante.

4.2.4.3 El Estado de matrícula se asegurará de que no se transmita información delicada sobre seguridad de la aviación al distribuir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

4.2.4.4 El Estado de matrícula se asegurará de que la información delicada sobre seguridad de la aviación se transmita de manera segura a la autoridad competente del Estado de diseño de conformidad con el Anexo 17.

Nota.— El Doc 9760 contiene textos de orientación sobre la transmisión de información delicada sobre seguridad de la aviación.

4.2.5 Todos los Estados contratantes

Hasta el 25 de noviembre de 2026, cada Estado contratante establecerá, con respecto a las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y los helicópteros de más de 3 175 kg, el tipo de información que deberán comunicar los explotadores, las entidades responsables del diseño de tipo y las entidades de mantenimiento a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad. También se establecerán los procedimientos para comunicar dicha información.

A partir del 26 de noviembre de 2026, cada Estado contratante establecerá, con respecto a las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg, helicópteros de más de 3 175 kg y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, el tipo de información que deberán comunicar los explotadores, las entidades responsables del diseño de tipo y las entidades de mantenimiento a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad. También se establecerán los procedimientos para comunicar dicha información.

CAPÍTULO 5. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota 1. — El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para las organizaciones responsables del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves y para los organismos de mantenimiento reconocidos. Pueden consultarse orientaciones adicionales en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2. — A partir del 26 de noviembre de 2026, el Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para las organizaciones responsables del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves, estaciones de pilotaje a distancia y organismos de mantenimiento reconocidos. Pueden consultarse orientaciones adicionales en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019).

CAPÍTULO 6. APROBACIÓN DE ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO

6.1 Aplicación

Las normas de este capítulo se aplican a la aprobación de organismos que participan en el mantenimiento de aeronaves, motores, hélices y piezas conexas. Los certificados de aprobación expedidos antes del 5 de noviembre de 2020 se enmendarán antes del 5 de noviembre de 2022, a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos estipulados en 6.2.3.

6.2 Aprobación de organismos de mantenimiento

Nota.— Las disposiciones de esta sección no impiden que el organismo de mantenimiento realice el mantenimiento de una aeronave que no esté bajo la responsabilidad del Estado contratante que expide la aprobación de ese organismo, incluidas las aeronaves no matriculadas en ningún Estado contratante. En el Manual de Aeronavegabilidad (Doc 9760) se proporciona información adicional.

6.2.1 El Estado contratante interesado definirá los requisitos apropiados para la aprobación de un organismo de mantenimiento, de conformidad con las normas de este capítulo.

Nota.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre la aprobación de organismos de mantenimiento reconocidos.

6.2.2 La expedición de aprobaciones de organismos de mantenimiento por un Estado contratante dependerá de que el solicitante demuestre que cumple las normas pertinentes de este capítulo satisfaciendo los requisitos correspondientes que se definen en 6.2.1 y las disposiciones pertinentes del Anexo 19 que se aplican a dichos organismos.

6.2.3 El certificado de aprobación contendrá, por lo menos, la información siguiente:

- a) la autoridad expedidora y el nombre, el cargo y la firma de la persona que expide el certificado;
- b) el nombre del organismo de mantenimiento y su domicilio registrado;
- c) el número de referencia de la aprobación del organismo de mantenimiento;
- d) la fecha de expedición del certificado actual;
- e) en caso de certificados de duración limitada, la fecha de expiración;
- f) el alcance de la aprobación, en relación con el mantenimiento de las aeronaves, los componentes y/o el mantenimiento especializado, así como respecto al tipo de aeronaves y los componentes que cubre la aprobación; y
- g) los lugares donde se encuentran las instalaciones de mantenimiento, a menos que la información se incluya en un documento por separado que se mencione en el certificado de aprobación.

Nota.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre el contenido del certificado de aprobación.

6.2.3.1 **Recomendación.**— *El certificado de aprobación debería seguir el formato de la plantilla que figura en el apéndice, y contener la fecha de expedición original si es distinta de la fecha de expedición actual.*

6.2.4 El mantenimiento de la validez de la aprobación dependerá de que el organismo siga cumpliendo los requisitos pertinentes de 6.2.1 y 6.2.2.

6.2.5 El organismo de mantenimiento notificará al Estado contratante que expidió la aprobación del organismo de mantenimiento cualquier cambio en el alcance del trabajo del organismo, lugar o personal designado de conformidad con este capítulo.

6.2.6 Cuando un Estado contratante acepte, en su totalidad o en parte, la aprobación de un organismo de mantenimiento expedida por otro Estado contratante, establecerá un proceso de reconocimiento de dicha aprobación y de sus cambios sucesivos. En tal caso, el Estado contratante que reconoce dicha aprobación establecerá una relación apropiada con el Estado contratante que inicialmente expidió la aprobación en cuestión.

6.3 Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento

6.3.1 El organismo de mantenimiento proporcionará, para uso y orientación del personal de mantenimiento en cuestión, un manual de procedimientos que podrá publicarse en partes separadas que contengan la información siguiente:

- a) una descripción general del alcance del trabajo autorizado en las condiciones estipuladas en la aprobación del organismo;
- b) una descripción de los procedimientos del organismo y del sistema de aseguramiento de la calidad o de inspección de acuerdo con 6.4;
- c) una descripción general de las instalaciones del organismo;
- d) nombres y cargos de la persona o personas aludidas en 6.6.1 y 6.6.2;
- e) una descripción de los procedimientos empleados para establecer la competencia del personal de mantenimiento como se prescribe en 6.6.4;
- f) una descripción del método empleado para completar y conservar los registros de mantenimiento requeridos en 6.7;
- g) una descripción de los procedimientos para preparar la conformidad de mantenimiento y las circunstancias en que ha de firmarse;
- h) el personal autorizado para firmar la conformidad de mantenimiento y el alcance de esa autorización;
- i) una descripción, cuando corresponda, de las actividades contratadas;
- j) una descripción, cuando corresponda, de los procedimientos adicionales para satisfacer los procedimientos y requisitos de mantenimiento del explotador;
- k) una descripción de los procedimientos para cumplir los requisitos de 4.2.4.1 f) y 4.2.5 de esta parte para comunicar información;
- l) una descripción de los procedimientos para recibir, evaluar, enmendar y distribuir en el seno del organismo de mantenimiento todos los datos de aeronavegabilidad necesarios procedentes de la organización responsable del diseño de tipo; y

m) una descripción de los procedimientos para implantar los cambios que afectan a la aprobación del organismo de mantenimiento.

6.3.2 El organismo de mantenimiento se asegurará de que el manual de procedimientos se enmiende según sea necesario para mantener actualizada la información que contiene.

6.3.3 El organismo de mantenimiento enviará prontamente copia de todas las enmiendas introducidas en el manual de procedimientos a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

Nota.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre el contenido del manual de procedimientos de un organismo de mantenimiento.

6.4 Procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad

6.4.1 El organismo de mantenimiento establecerá procedimientos aceptables para el Estado contratante que otorga la aprobación, que garanticen buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de todas las normas prescritas en 6.2.1 y 6.2.2.

6.4.2 El organismo de mantenimiento garantizará el cumplimiento de lo prescrito en 6.4.1 estableciendo un sistema de aseguramiento de la calidad independiente para supervisar el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos o proporcionando un sistema de inspección que garantice que todo el mantenimiento se realice en la forma apropiada.

6.5 Instalaciones

6.5.1 El organismo de mantenimiento proporcionará las instalaciones y el entorno de trabajo apropiados para las tareas que deban realizarse.

Note.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre los requisitos para las instalaciones de los organismos de mantenimiento reconocidos.

6.5.2 El organismo de mantenimiento dispondrá de los datos técnicos, equipo, herramientas y material necesarios para realizar el trabajo para el que recibió la aprobación.

6.5.3 El organismo de mantenimiento se asegurará de que las condiciones de almacenamiento proporcionen seguridad adecuada y eviten el deterioro y daños de los artículos almacenados, tales como piezas, equipo, herramientas y material.

6.6 Personal

6.6.1 El organismo de mantenimiento designará a un ejecutivo responsable quien, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendición de cuentas en nombre de la organización.

Nota.— En el Doc 9760 y en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figuran textos de orientación sobre las responsabilidades del ejecutivo responsable.

6.6.2 El ejecutivo responsable del organismo de mantenimiento designará a una persona o grupo de personas entre cuyas responsabilidades se incluirá la de garantizar que el organismo de mantenimiento cumpla los requisitos prescritos en 6.2.1 y 6.2.2.

6.6.3 El organismo de mantenimiento empleará al personal necesario para planificar, efectuar, supervisar e inspeccionar los trabajos de mantenimiento que deban realizarse y dar el visto bueno (conformidad) a dichos trabajos.

6.6.4 El organismo de mantenimiento establecerá la competencia del personal de mantenimiento, de conformidad con los procedimientos y a un nivel que resulte aceptable para el Estado contratante que otorga la aprobación. Si la persona que firma la conformidad de mantenimiento no es titular de una licencia, la persona cumplirá los requisitos de cualificación prescritos en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, para firmar una conformidad de mantenimiento.

6.6.5 El organismo de mantenimiento se asegurará de que todo el personal de mantenimiento reciba instrucción inicial y continua, apropiada para las tareas y responsabilidades que le hayan sido asignadas. En el programa de instrucción establecido por el organismo de mantenimiento se incluirá la instrucción en conocimientos y habilidades relacionados con el desempeño humano, que abarcará la coordinación con otro personal de mantenimiento y la tripulación de vuelo.

Nota.— Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción destinados a acrecentar los conocimientos y las habilidades relacionados con el desempeño humano figuran en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

6.7 Registros

6.7.1 El organismo de mantenimiento conservará registros detallados del mantenimiento para demostrar que se han satisfecho todos los requisitos relativos a la firma de la conformidad de mantenimiento.

6.7.2 Los registros exigidos en 6.7.1 se conservarán por un período mínimo de un año a partir de la firma de la conformidad de mantenimiento.

6.7.3 Los registros que se llevan y transfieren de acuerdo con 6.7 se mantendrán en una forma y un formato que garanticen, en todo momento, su legibilidad, seguridad e integridad.

Nota 1.— En cuanto a su forma y formato los registros pueden ser, por ejemplo, en papel, en cinta, electrónicos o una combinación de estos.

Nota 2.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre registros electrónicos del mantenimiento de la aeronave.

6.8 Conformidad (visto bueno) de mantenimiento

6.8.1 La conformidad de mantenimiento se completará y firmará para certificar que el trabajo de mantenimiento se ha realizado de forma satisfactoria y de conformidad con los datos y procedimientos aprobados descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento.

6.8.2 La conformidad de mantenimiento se firmará e incluirá lo siguiente:

- a) los detalles básicos del mantenimiento realizado, incluyendo referencia detallada de los datos empleados;
- b) la fecha en que se completó dicho mantenimiento;
- c) la identidad del organismo de mantenimiento reconocido; y
- d) la identidad de la persona o personas firmantes de la conformidad.

PARTE III. AVIONES GRANDES

PARTE IIIA. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE JUNIO DE 1960 O MÁS TARDE PERO ANTES DEL 2 DE MARZO DE 2004

Nota.— Las disposiciones de la parte IIIA son las mismas que las de la parte III del Anexo 8, novena edición (incluida la Enmienda 99), salvo las cláusulas de aplicación modificadas y las referencias recíprocas.

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte, excepto las especificadas en 8.4, son aplicables a todos los aviones indicados en 1.1.3, cuyo prototipo se haya sometido a las autoridades competentes nacionales para su certificación el 13 de junio de 1960 o después de esa fecha, pero antes del 2 de marzo de 2004.

1.1.2 Las normas especificadas en 8.4 son aplicables a todos los aviones indicados en 1.1.3, cuyo prototipo se haya sometido a las autoridades competentes nacionales para su certificación el 22 de marzo de 1985 o después de esa fecha, pero antes del 2 de marzo de 2004.

1.1.3 Excepto en las normas y métodos recomendados en que se especifica una aplicación diferente, las normas y métodos recomendados de esta parte se aplicarán a los aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, destinados al transporte de pasajeras/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.4 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado, mencionado en 1.2.1 de la parte II, relativo a los aviones indicados en 1.1.3, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.5 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del avión, incluso su sistema motopropulsor, sistemas y equipo.

1.2 Número de motores

El avión no tendrá menos de dos motores.

1.3 Limitaciones operacionales

1.3.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el avión, su sistema motopropulsor y su equipo (véase 9.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el avión se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán, con un margen suficiente, respecto a condiciones que pongan en peligro la seguridad operacional del avión, a fin de que sea extremadamente remota la posibilidad de un accidente.

Nota.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación relativos a la expresión “extremadamente remota”.

1.3.2 Los valores límites de todo parámetro cuya variación pueda comprometer la operación segura del avión, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades y la altitud o altitud de presión, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte, si bien no es necesario considerar aquellas combinaciones de condiciones que fundamentalmente sea imposible que se presenten.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, por ejemplo, para cada altitud y para cada condición de operación, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— Los siguientes aspectos, por ejemplo, pueden considerarse como limitaciones básicas del avión:

- masa máxima certificada de despegue;
- masa máxima certificada de rodaje;
- masa máxima certificada de aterrizaje;
- masa máxima certificada sin combustible; y
- posiciones del centro de gravedad más adelantado y más retrasado para diversas configuraciones (despegue, en ruta, aterrizaje).

Nota 3.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación en cuanto al ruido (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte II — Aviación general internacional — Aviones).

1.4 Características que pueden comprometer la seguridad

En las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad.

1.5 Pruebas de conformidad

1.5.1 La conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad se basará en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos, o en cálculos basados en ensayos, siempre que en cada caso la precisión alcanzada garantice un nivel de aeronavegabilidad igual al que se habría obtenido mediante ensayos directos.

1.5.2 Los ensayos indicados en 1.5.1 serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que el avión, y sus componentes, sistemas y equipo son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con un avión, o aviones, del tipo para el cual se desea el certificado de aeronavegabilidad, o bien por medio de cálculos basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del avión, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del avión para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Generalidades

2.2.1.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo del avión datos de performance del avión suficientes para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del avión a base de los valores, apropiados para el vuelo propuesto, de los parámetros pertinentes de utilización, con objeto de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que el avión alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.1.2 El logro de la performance anotada para el avión tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no requerirá habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

2.2.1.3 La performance anotada para el avión será compatible con los límites establecidos en 1.3.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del avión cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.2 Performance mínima

Con las masas máximas (véase 2.2.3) de despegue y aterrizaje anotadas en función de la elevación del aeródromo, o de la altitud de presión, bien en atmósfera tipo o bien en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma y, para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua tranquila, el avión podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.2.1 y 2.2.2.2 respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos ni la longitud del recorrido en la pista o de deslice en el agua.

Nota.— Esta norma permite que se anoten en el manual de vuelo del avión la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje respecto, por ejemplo:

- a la elevación del aeródromo, o
- a la altitud de presión al nivel del aeródromo, o
- a la altitud de presión y temperatura atmosférica al nivel del aeródromo,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance del avión.

2.2.2.1 Despegue

- a) El avión podrá despegar suponiendo que falle el motor crítico (véase 2.2.3), funcionando los otros motores dentro de las limitaciones de potencia de despegue.
- b) Después de terminar el período durante el que puede utilizarse la potencia de despegue, el avión podrá continuar subiendo con el motor crítico inactivo y los motores restantes funcionando dentro de sus limitaciones de potencia continua máxima hasta una altura que pueda mantener y en la cual pueda seguir el circuito del aeródromo.
- c) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se anotan los datos (véase 2.2.3), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

2.2.2.2 Aterrizaje

- a) Partiendo de la configuración de aproximación y con el motor crítico inactivo, el avión podrá, en caso de aproximación frustrada, continuar el vuelo hasta el punto desde el cual pueda iniciar una nueva aproximación.
- b) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el avión podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

2.2.3 Anotación de los datos de performance

Se establecerán los datos de performance y anotarán en el manual de vuelo, de forma que su aplicación mediante las reglas de utilización, de acuerdo con las cuales ha de usarse el avión, de conformidad con 5.2 de la Parte I del Anexo 6, proporcione una relación satisfactoria entre la performance del avión y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y anotarán para las fases que se indican a continuación dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento, pendiente de la superficie de despegue y de aterrizaje para aviones terrestres; condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones; y cualesquier otras variables de utilización para las cuales ha de certificarse el avión.

2.2.3.1 *Despegue.* Los datos de performance de despegue incluirán la distancia de aceleración-parada y la trayectoria de despegue.

2.2.3.1.1 *Distancia de aceleración-parada.* La distancia de aceleración-parada será la distancia requerida para acelerar y parar, o, para hidroaviones, acelerar y llegar a una velocidad reducida que sea satisfactoria, suponiendo que el motor crítico falle repentinamente en un punto no más cercano al comienzo del despegue que el que se supuso al determinar la trayectoria de despegue (véase 2.2.3.1.2).

2.2.3.1.2 *Trayectoria de despegue.* La trayectoria de despegue comprenderá el recorrido en tierra o en agua, la subida inicial y el ascenso, suponiendo que el motor crítico falle repentinamente durante el despegue (véase 2.2.3.1.1). La trayectoria

de despegue se anotará hasta una altura que el avión pueda mantener y en la cual pueda seguir el circuito del aeródromo. El ascenso se hará a una velocidad no inferior a la velocidad de despegue con margen de seguridad determinada de conformidad con 2.3.1.3.

2.2.3.2 *En ruta.* La performance en ruta será la performance de ascenso (o descenso) con el avión en la configuración de en ruta con:

- a) el motor crítico inactivo; y
- b) los dos motores críticos inactivos en el caso de aviones de tres o más motores.

Los motores en funcionamiento no sobrepasarán la potencia continua máxima.

2.2.3.3 *Aterrizaje.* La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación, a una altura seleccionada por encima de la superficie de aterrizaje, hasta el punto de dicha superficie en que el avión queda completamente parado, o, para un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida que sea satisfactoria. El punto seleccionado por encima de la superficie de aterrizaje y la velocidad de aproximación guardarán la relación apropiada con tales procedimientos de utilización. Esta distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario. En este caso, la altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje, la velocidad de aproximación y el margen de distancia estarán adecuadamente relacionados entre sí y preverán tanto los métodos normales de utilización como las variaciones razonables de los mismos.

Nota.— Si la distancia de aterrizaje incluye el margen de distancia especificado en esta norma, no es necesario tener en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje, al aplicar 5.2.11 del Anexo 6, Parte I.

2.3 Cualidades de vuelo

El avión cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el avión.

2.3.1 Manejabilidad

El avión se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar sin brusquedad de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, y variaciones de configuración del avión) sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el avión durante las fases de vuelo y en todas las configuraciones del avión para las que está anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y, también, asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.1.1 *Manejabilidad en tierra (o agua).* El avión podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje (o deslice), despegue y aterrizaje (o amaraje) en las condiciones de utilización previstas.

2.3.1.2 *Manejabilidad en el despegue.* El avión podrá gobernarse en caso de falla repentina del motor crítico en cualquier punto del despegue, cuando el avión se maneje en la forma correspondiente a las trayectorias de despegue y distancias de aceleración-parada anotadas.

2.3.1.3 *Velocidad de despegue con margen de seguridad.* Las velocidades de despegue con margen de seguridad supuestas para determinar la performance del avión durante el despegue (después de abandonar el suelo o el agua), proporcionarán un margen adecuado por encima de la velocidad de pérdida y de la velocidad mínima a que el avión continúa siendo gobernable después de la falla súbita del motor crítico.

2.3.2 Compensación

Las características de compensación del avión y otras serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada, no sea excesivo teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Esto se aplicará tanto en la utilización normal como en las condiciones inherentes a la falla de uno o más motores para los que se han establecido características de performance.

2.3.3 Estabilidad

La estabilidad del avión en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidades del avión) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. No obstante, la estabilidad del avión no será tal que exija fuerzas excesivas por parte del piloto, ni que resulte perjudicada la seguridad operacional del avión por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia.

2.3.4 Pérdida

2.3.4.1 *Aviso de entrada en pérdida.* Cuando el avión se aproxime a una pérdida, tanto en vuelo en línea recta como en los virajes, con todos los motores funcionando o con un motor inactivo, el piloto dispondrá de una indicación clara e inconfundible de entrada en pérdida con el avión en todas las configuraciones y regímenes de potencia permisibles, excepto en aquellos que no se consideran esenciales para el vuelo seguro. El aviso de entrada en pérdida y otras características del avión serán tales que permitan al piloto evitar la pérdida después de recibir el aviso de entrada en la misma y, sin alterar la potencia del motor, seguir gobernando completamente el avión.

2.3.4.2 *Comportamiento después de la pérdida.* En cualquier configuración y potencia en que se considere que la facilidad de restablecimiento de una pérdida es fundamental, el comportamiento del avión inmediatamente después de la pérdida no será tal que haga difícil un restablecimiento rápido sin sobrepasar los límites de velocidad aerodinámica o de resistencia del avión. Será aceptable reducir gases en los motores en funcionamiento, durante el restablecimiento de una pérdida.

2.3.4.3 *Velocidades de pérdida.* Se establecerán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas de vuelo uniforme en las configuraciones correspondientes a cada fase de vuelo (p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje). Uno de los valores de potencia utilizados al establecer las velocidades de pérdida no será mayor que el necesario para producir una tracción nula a una velocidad un poco superior a la de pérdida.

2.3.5 Flameo y vibraciones

Se demostrará mediante ensayos adecuados que ninguna parte del avión está expuesta a flameo ni a excesiva vibración cualquiera que sea la configuración del avión, y en todas las condiciones de velocidad, dentro de los límites de utilización del avión (véase 1.3.2). No habrá sacudidas tan fuertes que perturben el mando del avión, causen daños en su estructura, o produzcan excesiva fatiga a la tripulación de vuelo.

Nota.— Las sacudidas que sirven de aviso de la pérdida se consideran convenientes y no es esta la clase de sacudidas que se trata de eliminar.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

Las normas de este capítulo se aplican a la estructura del avión, integrada por todas las partes de este cuya rotura lo pondría en grave peligro.

3.1.1 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.1.2 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.3, 3.4 y 3.5, se considerarán como cargas límites.

3.1.3 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.3, 3.4 y 3.5, ninguna parte de la estructura del avión sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del avión podrá soportar la carga de rotura.

3.2 Velocidades aerodinámicas

3.2.1 Velocidades aerodinámicas de cálculo

Se establecerán velocidades aerodinámicas de cálculo para las cuales se haya diseñado que la estructura del avión pueda resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas, de conformidad con 3.3. Al establecer las velocidades aerodinámicas de cálculo se tendrán en cuenta las velocidades siguientes:

- a) V_A : velocidad de cálculo para las maniobras;
- b) V_B : velocidad a la que puede resistir la ráfaga vertical de velocidad máxima supuesta de acuerdo con 3.3.2;
- c) V_C : la velocidad que no se espera sobrepasar en vuelo normal de crucero, teniendo en cuenta los posibles efectos de las alteraciones cuando se vuela en condiciones turbulentas;
- d) V_D : la velocidad máxima de picado será lo suficientemente mayor que la indicada en c) para que sea improbable que tal velocidad de cálculo se sobrepase como resultado de aumentos inadvertidos de velocidades en las condiciones de utilización previstas, teniendo en cuenta las cualidades de vuelo y otras características del avión;
- e) V_{E_1} a V_{E_n} , velocidades máximas a las que los flaps y los trenes de aterrizaje podrán desplegarse o efectuarse otros cambios de configuración.

Las velocidades V_A , V_B , V_C , y V_E de a), b), c) y e) excederán lo suficiente de la velocidad de pérdida del avión, para impedir la pérdida de mando de este en aire turbulento.

3.2.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo del avión, como parte de los límites de utilización, se incluirán velocidades aerodinámicas límites, basadas en las correspondientes velocidades de cálculo, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.3.1 (véase 9.2.2).

3.3 Cargas de vuelo

Se tendrán en cuenta los casos de cargas de vuelo de 3.3.1, 3.3.2 y 3.5 para los límites de masa y distribución de la misma prescritos en 3.1.1, y a las velocidades aerodinámicas establecidas de conformidad con 3.2.1. Se tendrán en cuenta tanto los casos de cargas simétricas como los de cargas asimétricas. La distribución de las cargas de aire, de inercia y otras que resulten de las condiciones especificadas de carga, se hará ateniéndose lo más posible a las condiciones reales, o a condiciones equivalentes con margen de seguridad.

3.3.1 Cargas de maniobras

Las cargas de maniobras se calcularán a base de los factores de cargas de maniobras apropiados a las maniobras permitidas por los límites de utilización. No serán inferiores a los valores que la experiencia ha indicado que serán satisfactorios en las condiciones de utilización previstas.

3.3.2 Cargas debidas a ráfagas

Las cargas debidas a ráfagas se calcularán para velocidades verticales y horizontales de ráfagas y gradientes del viento, cuyas estadísticas u otra información disponible indiquen que serán adecuadas en las condiciones de utilización previstas.

3.4 Cargas en tierra y en el agua

La estructura podrá soportar las cargas debidas a las reacciones de la superficie del suelo y del agua que puedan producirse durante el rodaje, el despegue y el aterrizaje.

3.4.1 Condiciones de aterrizaje (o amaraje)

Entre las condiciones de aterrizaje o amaraje con la masa de cálculo para el despegue y la masa de cálculo para el aterrizaje o amaraje, se incluirán las actitudes simétricas y asimétricas del avión al ponerse en contacto con la tierra o el agua, las velocidades de descenso y cualesquier otros factores que afecten a las cargas que actúan sobre la estructura y que podrían presentarse en las condiciones de utilización previstas.

3.5 Cargas diversas

Además de las cargas debidas a ráfagas y de las cargas de maniobras, así como de las cargas en tierra y en el agua, o en relación con ellas se considerarán todas las demás cargas (cargas en los mandos de vuelo, presiones en la cabina, efectos del funcionamiento de los motores, cargas debidas a cambios de configuración, etc.) que sea probable que se presenten en las condiciones de utilización previstas.

3.6 Flameo, deformación y vibraciones

La estructura del avión se proyectará de modo que no se produzca flameo, ni divergencia estructural (es decir, deformación estructural inestable debida a cargas aerodinámicas), ni pérdida de mando debida a deformación estructural, a las velocidades comprendidas en las limitaciones de utilización y a velocidades superiores a dichas limitaciones, hasta un valor suficiente para cumplir con 1.3.1. Se proporcionará una resistencia adecuada para soportar las vibraciones y sacudidas que puedan producirse en las condiciones de utilización previstas.

3.7 Resistencia a la fatiga

La resistencia y la construcción del avión serán tales que aseguren que bajo la acción de las cargas repetidas y de cargas debidas a vibraciones, en las condiciones de utilización previstas, la probabilidad de rotura por fatiga, de consecuencias desastrosas para la estructura del avión, sea extremadamente remota.

Nota.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación relativos a la expresión “extremadamente remota”.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

Los detalles de diseño y construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del avión funcionarán de un modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias, o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones, o ambas. En ellos se considerarán también los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

4.1.1 Ensayos de verificación

El funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización del avión en condiciones de seguridad, se demostrará por medio de ensayos adecuados para asegurarse de que dichas partes móviles funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de tales partes.

4.1.2 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del avión que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad, se ajustarán a especificaciones aprobadas. Estas últimas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.3 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.4 Protección

La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.

4.1.5 Inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen necesario, sustitución o reacondicionamiento de las partes del avión que requieran tales atenciones, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.1.6 Características de diseño de sistemas

Se prestará atención especial a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de agarrotamiento, accionamiento inadvertido y fijación no intencionada de los dispositivos de inmovilización de las superficies de mando.
- b) *Capacidad de supervivencia de los sistemas.*
 - 1) En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de aplicación el 12 de marzo de 2000 o después, los sistemas de los aviones se diseñarán, dispondrán y separarán físicamente a fin de maximizar la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o los sistemas del avión.
 - 2) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, los sistemas de los aviones deberían diseñarse, disponerse y separarse físicamente para maximizar la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o los sistemas del avión.*
- c) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación, debido a la fatiga, confusión o entorpecimientos. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.
- d) *Campo visual del piloto.* La disposición del puesto de pilotaje permitirá obtener un campo visual, claro y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramiento y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características del diseño del parabrisas del puesto de pilotaje permitirán, en condiciones de precipitación atmosférica, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.
- e) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que, o bien impidan automáticamente, o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro el avión. Se dispondrá lo conveniente para que las instalaciones esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o sistema en la medida en que tal falla esté prevista en las normas sobre la performance y limitaciones de utilización de este Anexo y del Anexo 6, Partes I y II.
- f) *Precauciones contra incendios.* El avión y los materiales utilizados para su construcción, comprendidos los que se utilizan en remodelaciones de importancia para sustituir el mobiliario y accesorios del interior de la cabina se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de incendios en vuelo y en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y extinguir los incendios que pudieran producirse sin originar riesgos adicionales para el avión.
- g) *Extinción de incendios.* En el caso de aviones para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, los sistemas de extinción de incendios, y sus agentes extintores, instalados en el compartimiento de carga estarán diseñados previendo un incendio repentino y extendido como el que podrían causar un artefacto explosivo o incendiario o mercancías peligrosas.

h) *Protección de los ocupantes.*

- 1) En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, en el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos, incluso los causados por artefactos explosivos o incendiarios o mercancías peligrosas, que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.
- 2) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, en el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos, incluso los causados por artefactos explosivos o incendiarios o mercancías peligrosas, que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.*

i) *Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo contra humo y gases.*

- 1) En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, se proveerán los medios para impedir que en el compartimiento de la tripulación de vuelo penetren humo, gases o vapores nocivos generados por una explosión o incendio en el avión.
- 2) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, deberían proveerse los medios para impedir que en el compartimiento de la tripulación de vuelo penetren humo, gases o vapores nocivos generados por una explosión o incendio en el avión.*

4.1.7 Medidas para el aterrizaje de emergencia

4.1.7.1 En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.

4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeras/os y tripulación.

4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.

4.1.7.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de las/los pasajeras/os y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.

4.1.8 Manejo en tierra

Se adoptarán las medidas adecuadas en el diseño para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones de manejo en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos) puedan causar daños, que podrían pasar inadvertidos, en las partes del avión esenciales para su operación segura. Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquier limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. MOTORES

5.1 Alcance

Las normas de este capítulo se aplicarán a los motores de todos los tipos que se utilizan en el avión como unidades principales de propulsión.

5.2 Diseño, construcción y funcionamiento

El motor completo con sus accesorios se diseñará y construirá de forma que funcione con seguridad dentro de sus límites de utilización, de conformidad con las condiciones de utilización previstas, cuando esté debidamente instalado en el avión de acuerdo con el capítulo 7 y, si corresponde, equipado con una hélice apropiada.

5.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y las condiciones de la atmósfera en las que se basan y todas las condiciones y limitaciones de utilización previstas para gobernar el funcionamiento del motor.

5.4 Ensayos

El motor tipo completará satisfactoriamente los ensayos que se estimen necesarios para verificar la validez de las homologaciones, limitaciones y condiciones declaradas, y para cerciorarse de que funcionará satisfactoriamente y con seguridad. Los ensayos comprenderán, por lo menos, las pruebas siguientes:

- a) *Calibración de potencia.* Se llevarán a cabo ensayos para establecer las características de potencia o tracción del motor cuando este sea nuevo y después de realizar los ensayos b) y c). A la terminación de todos los ensayos especificados, no se habrá reducido excesivamente la potencia.
- b) *Funcionamiento.* Se realizarán ensayos para asegurar que las características de arranque, marcha lenta, aceleración, vibración, sobrevelocidad y otras, son satisfactorias, y para demostrar la existencia de márgenes para evitar la detonación, resonancia y otras anomalías de funcionamiento que puedan afectar al tipo de motor considerado.
- c) *Resistencia a la fatiga.* Se realizarán ensayos de duración suficiente a los regímenes de potencia, tracción, velocidad y en otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la seguridad y estabilidad del motor. Estos ensayos comprenderán períodos de funcionamiento en los cuales se sobrepasarán los límites declarados, en la medida que tales límites pueden sobrepasarse en el servicio real.

CAPÍTULO 6. HÉLICES

6.1 Alcance

Las normas de este capítulo se aplicarán a todos los tipos de hélices.

6.2 Diseño, construcción y funcionamiento

El conjunto completo de la hélice y de sus accesorios, se diseñará y construirá de forma que funcione con seguridad dentro de sus límites de utilización y de acuerdo con las condiciones de utilización previstas, cuando se monte adecuadamente en el motor y se instale en el avión de conformidad con el capítulo 7.

6.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y todas las limitaciones y condiciones de utilización previstas para gobernar el funcionamiento de la hélice.

6.4 Ensayos

La hélice tipo completará satisfactoriamente los ensayos que se consideren necesarios para garantizar que funcione satisfactoriamente y con seguridad dentro de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas. Los ensayos comprenderán por lo menos las pruebas siguientes:

- a) *Funcionamiento*. Se realizarán ensayos para asegurar que las características de resistencia a la vibración y a la sobrevelocidad son satisfactorias, y para demostrar el funcionamiento apropiado y seguro de los mecanismos de cambio de paso y de mando.
- b) *Resistencia a la fatiga*. Se realizarán ensayos de duración suficiente a los de regímenes de potencia, de velocidad y en otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la fiabilidad y estabilidad de la hélice.

CAPÍTULO 7. INSTALACIÓN DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR

7.1 Generalidades

7.1.1 Normas aplicables

La instalación del sistema motopropulsor se ajustará a las normas del capítulo 4 y a las de este capítulo.

7.1.2 Cumplimiento de las limitaciones de la hélice y del motor

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y las hélices (cuando las haya) puedan funcionar en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en el manual de vuelo del avión, el avión podrá funcionar sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y hélices, de conformidad con los capítulos 5, 6 y este capítulo.

7.1.3 Control de la rotación de los motores

En aquellas instalaciones en las que se ocasionaría un aumento del riesgo de incendio o de una falla estructural grave si un motor siguiera rotando después de fallar, se tomarán las medidas adecuadas para que la tripulación pueda detener la rotación del motor en vuelo o reducirla a un valor seguro.

7.1.4 Nueva puesta en marcha del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor en vuelo a la altitud máxima declarada.

7.2 Disposición y funcionamiento

7.2.1 Independencia de los motores

El sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros grupos y de forma que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor, y de los demás sistemas en la que cualquier falla, a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota, no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

7.2.2 Vibración de la hélice

Se determinarán los esfuerzos de vibración de la hélice y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el avión.

7.2.3 Refrigeración

El sistema de refrigeración será tal que puedan mantenerse las temperaturas del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 7.1.2) a temperaturas del aire ambiente inferiores a la temperatura máxima del aire correspondiente a las operaciones previstas del avión. En el manual de vuelo del avión se anotarán la temperatura máxima y, si fuera necesario, la temperatura mínima del aire ambiente que se hayan establecido como adecuadas para el funcionamiento del sistema motopropulsor.

7.2.4 Sistemas asociados

Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados del sistema motopropulsor, podrán alimentar cada motor de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., potencia del motor, actitudes del avión y aceleraciones, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

7.2.5 Protección contra incendios

En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general de 4.1.6 e) se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento*. Estas partes se aislarán, con materiales resistentes al fuego, de otras partes del avión en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables*. Los componentes del sistema de líquidos inflamables, situados en dichas partes, no dejarán salir el líquido en caso de incendio. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de los líquidos inflamables a dichas partes.
- c) *Detección de incendios*. Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios, y se colocarán de tal forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes.
- d) *Extinción de incendios*. Se dotará a tales partes de un sistema extintor de incendios con capacidad suficiente para extinguir cualquier incendio que pueda declararse en ellas, a menos que el grado de aislamiento, la cantidad de combustible, la resistencia de la estructura al fuego y otros factores sean tales que cualquier incendio que pudiera declararse en dichas partes no comprometa la seguridad operacional del avión.

CAPÍTULO 8. INSTRUMENTOS Y EQUIPO

8.1 Instrumentos y equipo necesarios

Se dotará al avión de los instrumentos y equipo aprobados, necesarios para el empleo seguro del avión en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el avión dentro de sus límites de utilización. En el diseño de instrumentos y equipo, se seguirán los principios de factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Partes I y II se prescribe el equipo adicional para circunstancias especiales o para determinadas rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación relativos a factores humanos.

8.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

8.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o las/los pasajeras/os habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.

8.4 Luces de navegación y luces anticolidión¹

8.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire* que deben ostentar los aviones en vuelo o que operen movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que estas han de desempeñar tales funciones.

Nota 1.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como iluminación típica de la ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda probabilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

Nota 2.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) se encuentran especificaciones técnicas detalladas sobre las luces exteriores de los aviones.

¹ Véase 1.1.2 de esta parte.

8.4.2 Las luces de los aviones se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que estas:

- a) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo; o
- b) expongan a los observadores externos a deslumbramiento perjudicial.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 8.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda apagar o reducir la intensidad de las luces de destellos.

CAPÍTULO 9 LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

9.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización, dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio del manual de vuelo del avión, por indicaciones y letreros, y por cualesquier otros medios que puedan servir para la consecución eficaz de este fin. Las limitaciones e información comprenderán por lo menos las prescritas en 9.2, 9.3 y 9.4.

9.2 Limitaciones de utilización

Las limitaciones que haya riesgo de sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas y se corregirán, si fuera necesario, los errores de medición a fin de que la tripulación de vuelo pueda, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, determinar fácilmente cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

9.2.1 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso del avión (véase 1.3.2).

9.2.2 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límites (véase 3.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del avión, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del avión y otros factores pertinentes.

9.2.3 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema motopropulsor instalados en el avión (véanse 7.1.2 y 7.2.3).

9.2.4 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el avión.

9.2.5 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales a la seguridad operacional del avión (véase 1.3.1).

9.2.6 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del avión, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Partes I y II.

9.2.7 Limitación del tiempo de vuelo después de una falla de los sistemas o de un motor

Entre las limitaciones relativas a los sistemas se incluirá el tiempo máximo de vuelo durante el cual se haya establecido que los sistemas son confiables en relación con la aprobación de las operaciones de aviones con dos motores de turbina, más allá del umbral de tiempo establecido de conformidad con 4.7 del Anexo 6, Parte I.

Nota.— El tiempo máximo establecido de conformidad con 4.7 del Anexo 6, Parte I, para una ruta específica, puede ser menor que el determinado de conformidad con 9.2.7 por motivos de índole operacional.

9.3 Información y procedimientos de utilización

9.3.1 Tipos de operaciones elegibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, tal como estén definidos en las Partes I y II del Anexo 6, o que sean de aceptación general, respecto a los cuales el avión ha demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

9.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del avión junto con la definición de la condición del avión en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Usualmente la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago, el combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

9.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de avión considerado, y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

9.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante poco usual del avión. Se anotarán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas en vuelo uniforme que deben establecerse de conformidad con 2.3.4.3.

9.3.5 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, se seleccionará en el avión un lugar de riesgo mínimo en el que pueda colocarse una bomba u otro artefacto explosivo a fin de minimizar sus efectos en caso de explosión.

9.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del avión de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias del avión de que se trate, y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance anotada.

9.5 Manual de vuelo del avión

Se dispondrá de un manual de vuelo. Este manual identificará claramente el avión o serie de aviones específicos a que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en este capítulo.

9.6 Indicaciones y letreros

9.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

9.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.

CAPÍTULO 10. MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD — INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO

10.1 Generalidades

Se dará información que permita desarrollar procedimientos para mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 10.2, 10.3 y 10.4.

10.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del avión y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

10.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

10.4 Información sobre el mantenimiento resultante de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales los trabajos de mantenimiento y las frecuencias que el Estado de diseño haya especificado como obligatorias al aprobar el diseño de tipo.

CAPÍTULO 11. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

11.1 Aviones utilizados para operaciones comerciales del interior

Recomendación.— *Todos los Estados contratantes deberían aplicar las normas y métodos recomendados internacionales expuestos en el presente capítulo a los aviones que realizan operaciones comerciales del interior (servicios aéreos).*

11.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

11.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

Recomendación.— *En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se presentó ante la autoridad nacional competente una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de forma tal que resistan la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.*

Nota.— *Las normas y los métodos recomendados aplicables a los requisitos relativos a la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo de todos los aviones comerciales de pasajeros figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.*

11.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

**PARTE IIIB. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG
PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN
EL 2 DE MARZO DE 2004 O MÁS TARDE**

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los aviones indicados en 1.1.2 cuyo certificado de tipo se haya solicitado a las autoridades competentes nacionales el 2 de marzo de 2004 o después de esa fecha.

1.1.2 Excepto en las normas y los métodos recomendados en que se especifica una aplicación diferente, las normas y métodos recomendados de esta parte se aplicarán a todos los aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, destinados al transporte de pasajeras/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota 1.— A los aviones que se describen en 1.1.2 se les conoce en algunos Estados como aviones de transporte.

Nota 2.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.3 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado, mencionado en 1.2.1 de la parte II, relativo a los aviones indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.4 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del avión, incluso su sistema motopropulsor, sistemas y equipo.

1.2 Número de motores

Los aviones no tendrán menos de dos motores.

1.3 Limitaciones operacionales

1.3.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el avión, su sistema motopropulsor, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el avión se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán con un margen de seguridad tal que resulte extremadamente remota la probabilidad de un accidente.

1.3.2 Los valores límites de todo parámetro cuya variación pueda comprometer la operación segura de un avión, p. ej., masa, posición del centro de gravedad, repartición de cargas, velocidades, temperatura del aire ambiente y altitud, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, por ejemplo, para cada altitud y para cada condición de operación, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación en cuanto al ruido (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte II — Aviación general internacional — Aviones).

1.4 Características que pueden comprometer la seguridad

El avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad en las condiciones de utilización previstas.

1.5 Pruebas de conformidad

Los medios que demuestren la conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad asegurarán que en cada caso la precisión alcanzada sea tal que proporcione una seguridad razonable de que el avión, sus componentes y el equipo satisfacen los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con un avión, o aviones, del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien por medio de cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del avión, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del avión para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y proporcionarán en el manual de vuelo del avión datos de performance del avión suficientes para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total máxima del avión en el momento del despegue que permitirían que el vuelo se realice con una certidumbre razonable de que el avión alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo, considerando los valores del parámetro operacional pertinente para el vuelo propuesto.

2.2.2 En el logro de la performance proporcionada en el manual de vuelo para el avión se tendrá en cuenta la actuación humana y, en particular, no se requerirá habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

2.2.3 Los datos de performance en el manual de vuelo del avión serán compatibles con los límites establecidos en 1.3.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del avión cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

2.2.4.1 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 2 de marzo de 2019, con las masas máximas de despegue y aterrizaje anotadas, permitidas por los datos de performance en el manual de vuelo (véase 2.2.7.2) en función de la elevación del aeródromo, o de la altitud de presión, bien en atmósfera tipo o en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma, y, para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua tranquila, el avión podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.5 y 2.2.6, respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del recorrido en la pista o de deslice en el agua.

Nota.— Esta norma permite que se anoten en el manual de vuelo la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje respecto, por ejemplo:

- a la elevación del aeródromo, o
- a la altitud de presión al nivel del aeródromo, o

— a la altitud de presión y temperatura atmosférica al nivel del aeródromo,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance del avión.

2.2.4.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 2 de marzo de 2019 o más tarde, con las masas máximas anotadas de despegue y aterrizaje permitidas por los datos de performance en el manual de vuelo (véase 2.2.7.3) en función de la altitud de presión o la elevación del aeródromo bien en atmósfera tipo o en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma y, para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua tranquila, el avión podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.5 y 2.2.6, respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del recorrido en la pista o del deslice en el agua.

2.2.5 Despegue

- a) El avión podrá despegar suponiendo que falle el motor crítico (véase 2.2.7), funcionando el otro motor o los otros motores dentro de las limitaciones de potencia o empuje de despegue.
- b) Después de terminar el período durante el que puede utilizarse la potencia o empuje de despegue, el avión podrá continuar subiendo con el motor crítico inactivo y el motor o los motores restantes funcionando dentro de sus limitaciones de potencia o de empuje continuo máximo hasta una altura que pueda mantener y en la cual pueda seguir volando con seguridad y aterrizar.
- c) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se proporcionan los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores proporcionados no sea desproporcionada.

2.2.6 Aterrizaje

- a) Partiendo de la configuración de aproximación y con el motor crítico inactivo, el avión podrá, en caso de aproximación frustrada, continuar el vuelo hasta el punto desde el cual pueda iniciar otra aproximación.
- b) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el avión podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

2.2.7 Datos de performance

2.2.7.1 Se consideran las etapas siguientes, según corresponda:

- a) *Despegue*. Los datos de performance de despegue incluirán la distancia de aceleración-parada y la trayectoria de despegue.
- b) *Distancia de aceleración-parada*. La distancia de aceleración-parada será la distancia requerida para acelerar y parar, o, para hidroaviones, acelerar y llegar a una velocidad reducida que sea satisfactoria, suponiendo que el motor crítico falle repentinamente en un punto no más cercano al comienzo del despegue que el que se supuso al determinar la trayectoria de despegue [véase 2.2.7.1 c)]. Además, para los aviones terrestres, esta distancia se basará en operaciones con el dispositivo de frenado de todas las ruedas en el límite de desgaste máximo de su gama de desgaste admisible.
- c) *Trayectoria de despegue*. La trayectoria de despegue comprenderá el recorrido en tierra o en agua, la subida inicial y el ascenso, suponiendo que el motor crítico falle repentinamente durante el despegue [véase 2.2.7.1 b)]. La trayectoria de despegue se anotará hasta una altura a partir de la cual el avión pueda seguir volando con seguridad y aterrizar. El ascenso

se hará a una velocidad no inferior a la velocidad de despegue con margen de seguridad determinada de conformidad con 2.3.2.4.

- d) *En ruta.* La performance en ruta será la performance de ascenso (o descenso) con el avión en la configuración de en ruta con:
- 1) el motor crítico inactivo; y
 - 2) los dos motores críticos inactivos en el caso de aviones de tres o más motores.

El motor o los motores en funcionamiento no sobrepasarán la potencia o empuje continuo máximo.

- e) *Aterrizaje. Datos de performance del aterrizaje en el momento del despegue.* La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación, a una altura seleccionada por encima de la superficie de aterrizaje, hasta el punto de dicha superficie en que el avión queda completamente parado, o, para un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida que sea satisfactoria. El punto seleccionado por encima de la superficie de aterrizaje y la velocidad de aproximación guardarán la relación apropiada con tales procedimientos de utilización. Esta distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario; en este caso, la altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje, la velocidad de aproximación y el margen de distancia estarán adecuadamente relacionados entre sí y preverán tanto los métodos normales de utilización como las variaciones razonables de los mismos. Para los aviones terrestres, esta distancia se basará en operaciones con el dispositivo de frenado de todas las ruedas en el límite de desgaste máximo de su gama de desgaste admisible.

Nota.— Si en el momento del despegue los datos de performance de aterrizaje incluyen el margen de distancia especificado en esta norma, no es necesario tener en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje, al aplicar 5.2.11 del Anexo 6, Parte I.

- f) *Aterrizaje. Datos de performance en el momento del aterrizaje.* La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación hasta el punto de la superficie de aterrizaje en que el avión queda completamente parado o, en el caso de un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida satisfactoria. La velocidad de aproximación, el uso de dispositivos de desaceleración y la porción en vuelo de la distancia de aterrizaje se ajustarán y reflejarán directamente las prácticas de utilización reales. La distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario. Para los aviones terrestres, esta distancia se basará en operaciones con el dispositivo de frenado de todas las ruedas en el límite de desgaste máximo de su gama de desgaste admisible.

2.2.7.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 2 de marzo de 2019, se establecerán los datos de performance y proporcionarán en el manual de vuelo, de forma que su aplicación mediante las reglas de utilización, de acuerdo con las cuales ha de usarse el avión, de conformidad con 5.2 de la Parte I del Anexo 6, proporcione una relación satisfactoria entre la performance del avión y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y proporcionarán para las fases descritas en 2.2.7.1 a) a e) dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento, pendiente de la superficie de despegue y de aterrizaje para aviones terrestres; condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones; y cualesquier otras variables de utilización para las cuales ha de certificarse el avión.

2.2.7.3 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 2 de marzo de 2019 o más tarde, se establecerán los datos de performance y se proporcionarán en el manual de vuelo. Estos datos de performance serán tales que su aplicación mediante las reglas de utilización, de acuerdo con las cuales ha de usarse el avión, de conformidad con 5.2 de la Parte I del Anexo 6, proporcione una relación satisfactoria entre la performance del avión y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y proporcionarán para las fases descritas en 2.2.7.1 a) a f) dentro de los límites de masa, altitud de presión, temperatura ambiente, velocidad del viento, y para cualesquier otras variables de utilización para las cuales ha de certificarse el avión. Además, los datos de performance de despegue y en el momento del aterrizaje incluirán el efecto de la pendiente y las condiciones (seca, mojada o contaminada) de la superficie de despegue o de aterrizaje para aviones terrestres; y condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para

hidroaviones. Solo se requiere establecer los datos de performance en el momento del despegue o aterrizaje con la temperatura y el nivel de un día normal, superficies de aterrizaje secas para aviones terrestres, pero incluirá el efecto de las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente para hidroaviones.

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El avión cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el avión.

2.3.2 Manejabilidad

2.3.2.1 El avión se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar sin brusquedad de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia o empuje del motor, variaciones de configuración del avión) sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el avión durante las fases de vuelo y en todas las configuraciones del avión para las que está anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y, también, asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva en aire turbulento.

2.3.2.2 *Manejabilidad en tierra (o agua).* El avión podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje, despegue y aterrizaje en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Manejabilidad en el despegue.* El avión podrá gobernarse en caso de falla repentina del motor crítico en cualquier punto del despegue, cuando el avión se maneje en la forma correspondiente a las trayectorias de despegue y distancias de aceleración-parada anotadas.

2.3.2.4 *Velocidad de despegue con margen de seguridad.* Las velocidades de despegue con margen de seguridad supuestas para determinar la performance del avión durante el despegue (después de abandonar el suelo o el agua), proporcionarán un margen adecuado por encima de la velocidad de pérdida y de la velocidad mínima a que el avión continúa siendo gobernable después de la falla súbita del motor crítico.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del avión y otras serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada, no sea excesivo teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Esto se aplicará tanto en la utilización normal como en las condiciones inherentes a la falla de uno o más motores para los que se han establecido características de performance.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del avión en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidades del avión) será tal que garantice que

el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero la estabilidad del avión no será tal que exija fuerzas excesivas por parte del piloto, ni que resulte perjudicada la seguridad del avión por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia. Se probará que es sumamente improbable que se produzca una combinación de fallas u otras condiciones que exijan un grado excepcional de habilidad por parte del piloto. La estabilidad podrá lograrse por medios naturales o artificiales, o por una combinación de ambos. Si el cumplimiento de los requisitos de las características de vuelo depende de un sistema de aumento de la estabilidad o de cualquier otro sistema automático o motorizado, se demostrará el cumplimiento de 4.2 de esta parte.

2.4.2 Pérdida

2.4.2.1 *Aviso de entrada en pérdida.* Cuando el avión se aproxime a una pérdida, tanto en vuelo en línea recta como en los virajes, el piloto dispondrá de una indicación clara e inconfundible de entrada en pérdida con el avión en todas las configuraciones y regímenes de potencia o empuje permisibles, excepto en aquellos que no se consideran esenciales para el vuelo seguro. El aviso de entrada en pérdida y otras características del avión serán tales que permitan al piloto evitar la pérdida después de recibir el aviso de entrada en la misma y, sin alterar la potencia o empuje del motor, seguir gobernando completamente el avión.

2.4.2.2 *Comportamiento después de la pérdida.* En cualquier configuración y en cualquier nivel de potencia o empuje en que se considere que la facilidad de restablecimiento de una pérdida es fundamental, el comportamiento del avión inmediatamente después de la pérdida no será tal que haga difícil un restablecimiento rápido sin sobrepasar los límites de velocidad aerodinámica o de resistencia del avión.

2.4.2.3 *Velocidades de pérdida.* Se establecerán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas de vuelo uniforme en las configuraciones correspondientes a cada fase de vuelo (p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje). Uno de los valores de potencia o empuje utilizados al establecer las velocidades de pérdida no será mayor que el necesario para producir una tracción nula a una velocidad un poco superior a la de pérdida.

2.4.3 Flameo y vibraciones

2.4.3.1 Se demostrará mediante ensayos, análisis adecuados o cualquier combinación aceptable de los mismos, que ninguna parte del avión está expuesta a flameo ni a excesiva vibración cualquiera que sea la configuración del avión, y en todas las condiciones de velocidad, dentro de los límites de utilización del avión (véase 1.3.2). No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que causen daños en la estructura del avión.

2.4.3.2 No habrá vibraciones o sacudidas lo suficientemente fuertes como para dificultar el mando del avión o causar fatiga excesiva a la tripulación de vuelo.

Nota.— Las sacudidas que sirven de aviso de la pérdida se consideran convenientes y no es esta la clase de sacudidas que se trata de eliminar.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

3.1.1 Para los aviones cuya solicitud de aplicación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, la estructura del avión estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo con objeto de evitar fallas catastróficas durante su vida útil.

3.1.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, la estructura del avión estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo con objeto de evitar fallas peligrosas y catastróficas durante su vida útil.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.6, ninguna parte de la estructura del avión sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del avión podrá soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para que la estructura del avión pueda resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas. Para evitar excesos involuntarios a causa de perturbaciones o variaciones atmosféricas, las velocidades aerodinámicas de diseño proporcionarán margen suficiente para fijar velocidades aerodinámicas límites prácticas. Además, las velocidades aerodinámicas de diseño serán lo suficientemente superiores a la velocidad de pérdida del avión como para proteger contra la pérdida de control en aire turbulento. Se considerará cómo fijar una velocidad de diseño para maniobras, otra para el vuelo de crucero y otra para el vuelo en picado, además de otras velocidades aerodinámicas de diseño necesarias para configuraciones con dispositivos de supersustentación u otros especiales.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo, como parte de los límites de utilización, se incluirán velocidades aerodinámicas límites, basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1 (véase 7.2).

3.6 Resistencia

3.6.1 Todos los componentes estructurales estarán diseñados para resistir las cargas máximas previstas en servicio, en todas las condiciones operativas previstas, sin ocasionar fallas, distorsiones permanentes o pérdida de la funcionalidad. Al calcular estas cargas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la vida útil prevista del avión;
- b) las perspectivas de ráfagas verticales y horizontales, tomando en consideración las variaciones que se esperen en las misiones a realizar y las configuraciones de carga;
- c) la gama de maniobras, teniendo en cuenta la diversidad de misiones y las configuraciones de carga;
- d) las cargas asimétricas y simétricas;
- e) las cargas en tierra y en agua, lo que comprende las cargas que representan el rodaje, el aterrizaje, el despegue y el manejo en tierra o en agua;
- f) la gama de velocidades del avión, teniendo en cuenta las características del mismo y las limitaciones operativas;
- g) las cargas por vibración y sacudidas;
- h) la corrosión u otra degradación a causa del mantenimiento que se haya dado o de otros factores operativos; e
- i) toda otra carga, tales como las cargas de control de vuelo, de presurización de cabina, cargas de motores, o las cargas dinámicas producidas por los cambios en la configuración del régimen estable.

3.6.2 Las cargas de aire, inercia y de otra índole resultantes de las condiciones específicas de carga se distribuirán de manera que se aproximen estrechamente a las condiciones reales o que las representen con un margen holgado.

3.7 Supervivencia

El avión estará diseñado de forma que ofrezca a sus ocupantes la protección máxima posible en el caso de falla estructural, o en el de daños a consecuencia del impacto con tierra, agua u otro objeto. Como mínimo se tomará en cuenta lo siguiente:

- a) la probabilidad de choque con aves;
- b) la absorción de energía por parte de la célula, los asientos y sujeciones de los ocupantes;
- c) el comportamiento probable del avión en caso de amaraje forzoso; y
- d) la desocupación en el menor tiempo posible.

3.8 Duración estructural

3.8.1 Para los aviones cuya solicitud de aplicación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, el diseño y la construcción del avión se ajustarán, siempre que sea posible, a los principios de tolerancia a los daños y serán tales que garanticen que la probabilidad de una falla con resultados catastróficos durante la vida operativa del mismo sea extremadamente remota, teniendo en cuenta:

- a) el lugar previsto y las condiciones;
- b) las cargas previstas repetitivas que se aplican durante el servicio;
- c) las vibraciones previstas como resultado de la interacción aerodinámica o de origen interno;
- d) los ciclos térmicos;
- e) los daños accidentales y de fuente discreta;
- f) la posible corrosión u otra degradación;
- g) el mantenimiento prescrito; y
- h) las reparaciones estructurales probables.

3.8.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, el diseño y la construcción del avión se ajustarán, siempre que sea posible, a los principios de tolerancia a los daños, y a prueba de fallas, y serán tales que eviten una falla con resultados catastróficos durante la vida operativa del mismo, teniendo en cuenta, cuando corresponda:

- a) el lugar previsto y las condiciones;
- b) las cargas previstas repetitivas que se aplican durante el servicio;
- c) las vibraciones previstas como resultado de la interacción aerodinámica o de origen interno;
- d) los ciclos térmicos;
- e) los daños accidentales y de fuente discreta;
- f) la posible corrosión u otra degradación;
- g) daño por fatiga generalizada;
- h) el mantenimiento prescrito; y
- i) las reparaciones estructurales probables.

Nota.— Se ha introducido la frase “siempre que sea posible” para asegurar que cuando no pueda lograrse una estructura efectiva de tolerancia a los daños dentro de las limitaciones impuestas por la geometría, por la posibilidad de inspeccionar los daños o por prácticas aceptables de diseño, la estructura pueda diseñarse teniendo en cuenta los principios de evaluación de la fatiga (vida segura). Pueden citarse, como ejemplos, características de partes de la estructura cuyo diseño no se presta fácilmente a la evaluación de tolerancia a los daños, el tren de aterrizaje, la bancada del motor y los correspondientes elementos de sujeción.

3.9 Factores especiales

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuyas resistencias estén sujetas a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y construcción permitirán ofrecer garantía razonable de que todas las partes del avión funcionarán de modo eficaz y confiable en las condiciones de operación previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias, o que estén fundadas por ensayos especiales o en otras investigaciones apropiadas, o que satisfagan ambas condiciones. También se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

El funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización del avión en condiciones de seguridad, se demostrará por medio de ensayos adecuados para asegurarse de que dichas partes móviles funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de tales partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del avión que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad, se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño. Se tendrá en cuenta el efecto que en condiciones normales y en situaciones de emergencia puedan tener los materiales en los ocupantes del avión y en otras personas en tierra, así como en el medio ambiente en general.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas, que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.

4.1.6 Inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesario de las partes del avión que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará atención especial a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que:
 - 1) cada mando y sistema de mandos funcionarán con facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función;
 - 2) el vuelo seguro continuo y el aterrizaje del avión no resulten afectados por:
 - i) cualquier avería que no se demuestre como extremadamente improbable del sistema de mandos; o
 - ii) cualquier suceso que provoque atascamiento de un mando de vuelo en una posición en que se encuentren normalmente los mandos de vuelo;
 - 3) se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control; y
 - 4) cada elemento de cada sistema de mando de vuelo estará diseñado, o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de que se arme incorrectamente y pueda provocar una falla del sistema.
- b) *Capacidad de supervivencia de los sistemas.*
 - 1) En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, los sistemas de los aviones se diseñarán, dispondrán y separarán físicamente de tal forma que maximicen la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o los sistemas del avión.
 - 2) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, los sistemas de los aviones deberían diseñarse, disponerse y separarse físicamente de tal forma que maximicen la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o los sistemas del avión.*
- c) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación, debido a fatiga, confusión o interferencia. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.
- d) *Campo visual del piloto.* La disposición del compartimiento de la tripulación de vuelo permitirá obtener un campo visual, claro y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramiento y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características de diseño del parabrisas permitirán, en condiciones de precipitación atmosférica, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.
- e) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que o bien impidan automáticamente o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro el avión. Se dispondrá lo conveniente para que las instalaciones esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o sistema en la medida en que tal falla esté prevista en la performance y limitaciones especificadas en las normas de utilización de este Anexo y del Anexo 6, Partes I y II.

f) *Precauciones contra incendios.*

- 1) El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio, y que retarden la posibilidad de conflagración como resultado de la liberación de calor en la cabina. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y dominar, sin originar riesgos adicionales para el avión, los incendios que pudieran producirse. Los lavabos de los aviones estarán equipados con detectores de humo y tendrán un extintor de incendios integrado por cada receptáculo destinado a las toallas usadas, papel u otros desperdicios.
- 2) Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, en el diseño se tomarán precauciones para reducir al mínimo el riesgo de un incendio no contenido que se inicie en áreas del avión que contengan altas concentraciones de cableado o equipo que normalmente no sean accesibles durante el vuelo.

Nota.— Las precauciones que se tomarán en el diseño pueden incluir la selección de materiales y tipos de equipo apropiados para su instalación en estas áreas, así como la reducción de posibles fuentes de ignición, típicamente previniendo el ingreso de combustible o de vapores de combustible, elevando los requisitos de inflamabilidad del cableado de aeronaves o mejorando la detección de sobrecalentamiento o humo y la indicación de su presencia a la tripulación de vuelo, etc.

g) *Protección del compartimiento de carga.*

- 1) Cada compartimiento de carga estará equipado con un sistema incorporado de detección de incendios y con un medio de supresión de incendios, excepto cuando una persona integrante de la tripulación desde su puesto de trabajo sea capaz de detectar fácilmente la presencia de un incendio y tenga un medio para extinguirlo con rapidez;
- 2) los medios de supresión de incendios en cada compartimiento de carga no accesible a la tripulación incluirán un sistema incorporado de supresión de incendios; y
- 3) para aviones de masa máxima certificada de despegue de más de 45 500 kg o con una capacidad de más de 60 asientos de pasajeras/os, los sistemas de supresión de incendios, y sus agentes extintores, instalados en el compartimiento de carga estarán diseñados previendo un incendio repentino y extendido como el que podría causar un artefacto explosivo o incendiario.
- 4) En el caso de los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2025 o después de esa fecha, se incluirán en la documentación exigida del avión y se pondrán a disposición del explotador los elementos de diseño del avión correspondientes a la protección contra incendios de los compartimientos de carga y un resumen de las normas demostradas que se hayan considerado en el proceso de certificación del avión.

Nota.— En la publicación Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments (Orientación de seguridad operacional para los compartimientos de carga del avión) (Doc 10102) se ofrece orientación sobre los elementos de protección contra incendios en los compartimientos de carga y las normas demostradas correspondientes.

h) *Protección de los ocupantes.*

- 1) Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, en el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.
- 2) Además, en el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, en el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos, causados por artefactos explosivos o incendiarios o mercancías peligrosas, que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.

- 3) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, en el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos, inclusive los causados por artefactos explosivos o incendiarios o mercancías peligrosas, que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.*
- i) *Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo contra humo y gases.*
 - 1) En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, se proveerán los medios para impedir que en el compartimiento de la tripulación de vuelo penetren humo, gases o vapores nocivos generados por una explosión o un incendio en el avión.
 - 2) **Recomendación.**— *En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, pero no a 45 500 kg, deberían proveerse los medios para impedir que en el compartimiento de la tripulación de vuelo penetren humo, gases o vapores nocivos generados por una explosión o un incendio en el avión.*

4.3 Aeroelasticidad

El avión no tendrá flameo, divergencia estructural o pérdida del control por deformación estructural y efectos aeroelásticos a cualquier velocidad prevista en el marco del diseño, o incluso más allá del mismo, de manera que se cumpla lo dispuesto en 1.3.1. Se tendrán en cuenta las características del avión y las diferencias en habilidad y carga de trabajo de los pilotos. Se especificarán los límites permitidos para las superficies de mando aerodinámico, y cómo han de vigilarse dichos límites, a fin de asegurar que el avión no tenga problemas de aeroelasticidad durante su vida útil.

4.4 Comodidad de los ocupantes

4.4.1 Asientos y sujeciones

Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con las estructuras que les rodea durante las operaciones del avión.

4.4.2 La cabina

Los sistemas de ventilación, calefacción y presurización, cuando corresponda, estarán diseñados para proporcionar en la cabina un ambiente adecuado durante el vuelo y las operaciones previstas en tierra o agua. El diseño de los sistemas estará pensado teniendo también en cuenta las condiciones de emergencia posibles.

4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.5.1 La conexión eléctrica y la protección contra rayos y electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán al avión, a sus sistemas y a sus ocupantes y a quienes entren en contacto con el avión en tierra o agua contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electrostática.

4.5.2 El avión estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del avión.

4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia

4.6.1 En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.

4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeras/os y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.

4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.

4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de las/los pasajeras/os y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.

4.7 Manejo en tierra

Se adoptarán las medidas adecuadas para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones normales de manejo en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos) puedan causar daños, que podrían pasar inadvertidos, en las partes del avión esenciales para su operación segura. Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquier limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el avión como unidad principal de propulsión.

5.2 Hélices

Las normas de la parte VII de este Anexo se aplicarán a cada hélice que se utiliza en el avión.

5.3 Instalación de sistemas motopropulsores

5.3.1 Cumplimiento de las limitaciones de los motores y las hélices

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y las hélices (cuando las haya) puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en su manual de vuelo, el avión podrá utilizarse sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y las hélices, de conformidad con este capítulo y con las partes VI y VII.

5.3.2 Control de la rotación de los motores

En los casos en que la rotación continuada de un motor que ha fallado pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural, se tomarán las medidas adecuadas para que la tripulación pueda detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.3.3 Instalación de un motor de turbina

En el caso de la instalación de un turbomotor:

- a) el diseño reducirá al mínimo los peligros para el avión en el caso de que fallen las piezas giratorias del motor o que un incendio del motor se propague a la caja del mismo; y
- b) la instalación del sistema motopropulsor estará concebida para dar una seguridad razonable de que las limitaciones operacionales del motor que incidan negativamente en la integridad estructural de las partes giratorias no serán excedidas mientras el avión se halle en servicio.

5.3.4 Nueva puesta en marcha del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor en vuelo a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada.

5.3.5 Disposición y funcionamiento

5.3.5.1 *Independencia de los motores.* Para los aviones cuya solicitud de aplicación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, el sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros y de forma que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor, y de los demás sistemas en la que cualquier falla, a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota, no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

5.3.5.2 *Independencia de los motores y sistemas asociados.* Para los aviones cuya solicitud de aplicación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrá y aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o de un sistema que pueda afectar al motor:

- a) impida que el motor o los motores restante(s) continúe(n) operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera que un miembro de la tripulación de vuelo tome medidas inmediatas para continuar operando en condiciones de seguridad el motor o los motores restante(s).

5.3.5.3 *Vibración de la hélice.* Se determinarán los esfuerzos de vibración de la hélice y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el avión.

5.3.5.4 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración será tal que pueda mantenerse la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.3.1) a temperaturas del aire ambiente inferiores a la temperatura máxima del aire correspondiente a las operaciones previstas del avión. En el manual de vuelo se anotarán la temperatura máxima y, si fuera necesario, la temperatura ambiente mínima del aire que se hayan establecido como adecuadas para el funcionamiento del sistema motopropulsor.

5.3.5.5 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados del sistema motopropulsor, podrán alimentar cada motor de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., potencia o empuje del motor, actitudes del avión y aceleraciones, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.3.5.6 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general de 4.2 f), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Estas partes se aislarán, con materiales incombustibles, de otras partes del avión en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro que presente la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de los líquidos inflamables a dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de la parte en cuestión, incluso las estructuras que lo sostienen, será incombustible o estará protegido de los efectos del fuego.
- c) *Detección de incendios.* Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios, y se colocarán de tal forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes.

- d) *Extinción de incendios.* Se dotará a tales partes de un sistema extintor de incendios con capacidad suficiente para extinguir cualquier incendio que pueda declararse en ellas, a menos que el grado de aislamiento, la cantidad de combustible, la resistencia de la estructura al fuego y otros factores sean tales que cualquier incendio que pudiera declararse en dichas partes no comprometa la seguridad operacional del avión.
-

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al avión de los instrumentos, equipo y sistemas, incluidos los de guía y gestión del vuelo, necesarios para el empleo seguro del avión en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el avión dentro de sus límites de utilización. En el diseño de instrumentos y equipo se observarán los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos, necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Partes I y II se prescribe equipo adicional para circunstancias especiales o para determinadas rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683), figuran textos de orientación sobre actuación humana.

6.1.2 El diseño de los instrumentos, equipo y sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos será tal que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que esta tenga en la aeronave y sus ocupantes, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad operacional;
- b) desempeñen su función en cualquier condición operativa prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

6.1.3 Se proporcionarán los medios de advertir a la tripulación del funcionamiento peligroso de cualquier sistema de manera que les permita tomar medidas correctivas.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

La red de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñada de tal forma que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales del avión y la energía esencial cuando se produzcan fallas que afecten al sistema generador de electricidad, y también en determinadas condiciones medioambientales previstas.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta sección, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

6.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o las/los pasajeras/os habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.

6.4 Luces de navegación y luces anticolidión

6.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire* que deben ostentar los aviones en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que estas han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como iluminación típica de la ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda probabilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.4.2 Las luces de los aviones se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que estas afecten adversamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.5 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos del avión, especialmente los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo, estarán protegidos contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas o externas.

6.6 Protección contra el hielo

Si se exige la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el avión puede volar sin peligro en cualquier condición de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización, dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio del manual de vuelo, por indicaciones y letreros, y por cualesquier otros medios que puedan servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que se podrían sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. Estas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, para rectificar los errores de medición a fin de que la tripulación de vuelo pueda, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, determinar fácilmente cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso del avión (véase 1.3.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límites (véase 3.5) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del avión, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del avión y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalados en el avión (véanse 5.3.1 y 5.3.5.4).

7.2.5 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el avión.

7.2.6 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales a la seguridad del avión (véase 1.3.1).

7.2.7 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del avión, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Partes I y II.

7.2.8 Limitación del tiempo de vuelo después de una falla de los sistemas o de un motor

Entre las limitaciones relativas a los sistemas se incluirá el tiempo máximo de vuelo durante el cual se haya establecido que los sistemas son confiables en relación con la aprobación de las operaciones de aviones con dos motores de turbina, más allá del umbral de tiempo establecido de conformidad con 4.7 del Anexo 6, Parte I.

Nota.— El tiempo máximo establecido de conformidad con 4.7 del Anexo 6, Parte I, para una ruta específica, puede ser menor que el determinado de conformidad con 7.2.8 por motivos de índole operacional.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, respecto a los cuales el avión haya demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del avión junto con la definición de la condición del avión en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Usualmente la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago, el combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de avión considerado, y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del avión. Se anotarán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas en vuelo uniforme que deben establecerse de conformidad con 2.4.2.3.

7.3.5 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, se seleccionará en el avión un lugar de riesgo mínimo en el que pueda colocarse una bomba u otro artefacto explosivo a fin de minimizar sus efectos en caso de explosión.

7.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del avión de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias o empujes del avión de que se trate, y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance anotada.

7.5 Manual de vuelo

Se dispondrá de un manual de vuelo. Este manual identificará claramente el avión o serie de aviones específicos a que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3, 7.4 y 7.6.1.

7.6 Indicaciones y letreros

7.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

7.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita desarrollar procedimientos para mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del avión y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— La preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de aeronave se denomina a veces proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB).

**7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento
resultantes de la aprobación del diseño de tipo**

Se identificarán como tales y se incluirán en la información de mantenimiento de 7.7.3, los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte de la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 8. RESISTENCIA AL IMPACTO Y SEGURIDAD DE LA CABINA

8.1 Generalidades

En el diseño de los aviones se tendrá en cuenta la resistencia al impacto que tienda a aumentar las probabilidades de supervivencia de los ocupantes.

8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia

8.2.1 En todas las categorías de aviones, para los aviones cuya solicitud de aplicación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) a fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad de forma que maximicen las probabilidades de supervivencia de los ocupantes. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en las salidas de emergencia;
- d) la integridad y la posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar causas de combustión.

8.2.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) a fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad para proteger a los ocupantes en condiciones de aterrizaje de emergencia. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en las salidas de emergencia;
- d) la integridad y la posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar causas de combustión.

8.3 Protección de la cabina contra incendios

La cabina estará diseñada de manera que proteja a los ocupantes contra incendios si se produjera alguna falla de los sistemas en vuelo o en una situación de choque. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) la combustibilidad de los materiales del interior de la cabina;
- b) la resistencia al fuego y la generación de humos y gases tóxicos;
- c) medidas de seguridad para permitir la evacuación sin riesgos; y
- d) el equipo de detección y extinción de incendios.

8.4 Evacuación

El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) el número de asientos y la configuración de estos;
- b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas;
- c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas;
- d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas;
- e) el funcionamiento de las salidas; y
- f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.

8.5 Iluminación y señales

Se proporcionará iluminación de emergencia que tendrá las características siguientes:

- a) será independiente del generador eléctrico principal;
- b) se activará automáticamente en caso de pérdida de la energía normal o de choque;
- c) habrá indicación visual del camino a las salidas de emergencia, cuando la cabina se haya llenado de humo;
- d) habrá iluminación tanto en el interior como en el exterior del avión durante la evacuación; y
- e) no ha de constituir un peligro más en el caso de derrame de combustible.

8.6 Equipo de supervivencia

El avión estará equipado de forma que ofrezca a la tripulación y a los ocupantes el máximo de probabilidades de sobrevivir durante un tiempo razonable en el ambiente externo previsto. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) balsas y chalecos salvavidas;
- b) el equipo de supervivencia adecuado al ambiente previsto;

- c) radios de emergencia y señales pirotécnicas de socorro; y
 - d) radiofaros de emergencia automáticos.
-
-

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El avión estará diseñado de manera que la operación del mismo sea segura pese a las limitaciones relacionadas con las/los pasajeras/os y los que vuelan, mantienen y atienden al avión.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos, razón por la que es necesario asegurarse de que es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debido a fallas) y que ni la tripulación ni las/los pasajeras/os se vean perjudicados por el ambiente en el que han sido colocados durante el vuelo.

9.2 Tripulación de vuelo

9.2.1 El avión se diseñará de forma que la tripulación de vuelo pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias a la tripulación. También se tendrán en cuenta las diferentes condiciones previstas al gobernar el avión en su ambiente, lo que comprende las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del avión impone a la tripulación de vuelo será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo que puedan razonablemente preverse durante la vida útil del avión, tales como falla controlada de motor o encuentro con cizalladura del viento.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el avión, se tendrán en cuenta factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) facilidad de acceso;
- c) entorno de trabajo de la tripulación de vuelo;
- d) normalización del puesto de pilotaje; y
- e) facilidad de mantenimiento.

9.4 Factores ambientales que afectan a la tripulación

En el diseño del avión se tendrá en cuenta el ambiente en el que se desenvuelve la tripulación de vuelo, lo que comprende:

- a) el efecto de factores aeromédicos tales como nivel de oxígeno, temperatura, humedad, ruido y vibraciones;
 - b) el efecto de las fuerzas físicas durante el vuelo normal;
 - c) el efecto de vuelos prolongados a gran altitud; y
 - d) el bienestar físico.
-

CAPÍTULO 10. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

10.1 Aviones utilizados para operaciones comerciales del interior

Recomendación.— *Todos los Estados contratantes deberían aplicar también las normas y los métodos recomendados internacionales expuestos en el presente capítulo a los aviones que realizan operaciones comerciales del interior (servicios aéreos).*

10.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

10.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

10.3.1 En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta aprobada en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya solicitado a la autoridad nacional que corresponda un certificado de tipo el 20 de mayo de 2006 o después de dicha fecha, los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo estarán diseñados de forma de resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.

10.3.2 **Recomendación.**— *En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya presentado ante la autoridad nacional competente, el 20 de mayo de 2006 o después, una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo de forma tal que resistan la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.*

Nota.— *Las normas y los métodos recomendados relativos a los requisitos de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en todos los aviones comerciales de pasajeras/os figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.*

10.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

PARTE IV. HELICÓPTEROS

PARTE IVA. HELICÓPTEROS PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 22 DE MARZO DE 1991 O MÁS TARDE, PERO ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2007

Nota.— Las disposiciones de la parte IVA son las mismas que las de la parte IV del Anexo 8, novena edición, salvo las cláusulas de aplicación modificadas y las referencias recíprocas.

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los helicópteros indicados en 1.1.2, cuyo prototipo se haya sometido a las autoridades competentes nacionales para su certificación el 22 de marzo de 1991 o después de esa fecha, pero antes del 13 de diciembre de 2007.

1.1.2 Las normas de esta parte se aplicarán a los helicópteros destinados al transporte de pasajeros/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.3 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado, mencionado en 1.2.1 de la parte II relativo a los helicópteros indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.4 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del helicóptero, incluso sus sistemas motopropulsores, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el helicóptero, su sistema motopropulsor y su equipo (véase 9.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el helicóptero se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán, con un margen suficiente, respecto a condiciones que pongan en peligro la seguridad del helicóptero, a fin de que sea extremadamente remota la posibilidad de un accidente.

1.2.2 Los valores límites de masa, posición del centro de gravedad, repartición de cargas, velocidades y condiciones ambientes, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta Parte, si bien no es necesario considerar aquellas combinaciones de condiciones que fundamentalmente sea imposible que se presenten.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, por ejemplo, para cada altitud y para cada condición de operación que resulte posible esperar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— Los siguientes aspectos, por ejemplo, pueden considerarse como limitaciones básicas del helicóptero:

- *masa máxima certificada de despegue (incluida la elevación inicial);*
- *masa máxima certificada de rodaje en tierra;*
- *masa máxima certificada de aterrizaje;*
- *posiciones del centro de gravedad más adelantado, más retrasado y más hacia un lado para diversas configuraciones; y*
- *masa máxima certificada de carga en eslinga.*

Nota 3.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación en cuanto al ruido (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

El helicóptero no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad en las condiciones de utilización previstas.

1.4 Pruebas de conformidad

1.4.1 La conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad se basará en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos, en cálculos basados en ensayos, o en otros métodos, siempre que en cada caso la precisión alcanzada garantice un nivel de aeronavegabilidad igual al que se hubiera obtenido mediante ensayos directos.

1.4.2 Los ensayos indicados en 1.4.1 serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que el helicóptero, sus componentes y el equipo son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con un helicóptero, o helicópteros, del tipo para el cual se desea el certificado de aeronavegabilidad, o bien por medio de cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del helicóptero, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del helicóptero para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Generalidades

2.2.1.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo datos de performance del helicóptero suficientes para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del helicóptero a base de los valores, apropiados para el vuelo propuesto, de los parámetros pertinentes de utilización, con objeto de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que el helicóptero alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.1.2 El logro de la performance anotada para el helicóptero tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no requerirá habilidad ni vigilancia excepcionales por parte del piloto.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

2.2.1.3 La performance anotada en el manual de vuelo del helicóptero será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del helicóptero cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.2 Performance mínima

Con las masas máximas (véase 2.2.3) de despegue y aterrizaje anotadas en función de la elevación del lugar de despegue o de aterrizaje, o de la altitud de presión, bien en atmósfera tipo o bien en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma, y, para operaciones acuáticas, en condiciones especificadas de agua tranquila, el helicóptero podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.2.1 y 2.2.2.2, respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud de área de aproximación final y de despegue.

Nota.— Esta norma permite que la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje se anoten en el manual de vuelo del helicóptero, por ejemplo, en el lugar de despegue o de aterrizaje, contra:

- la elevación, o
- la altitud de presión, o
- la altitud de presión y la temperatura atmosférica,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance de helicóptero.

2.2.2.1 Despegue

- a) En caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue o después del mismo (para la Categoría de performance 1) o en el punto definido después del despegue (para la Categoría de performance 2), los helicópteros de las Categorías de performance 1 y 2 podrán continuar el vuelo en condiciones de seguridad, funcionando el motor o los motores restante(s) dentro de las limitaciones aprobadas.
- b) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se anotan los datos (véase 2.2.3), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

2.2.2.2 Aterrizaje

- a) Partiendo de la configuración de aproximación, en caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de aterrizaje o antes del mismo (Categoría de performance 1) o en el punto definido antes del aterrizaje (Categoría de performance 2), el helicóptero podrá continuar el vuelo en condiciones de seguridad, funcionando el motor o los motores restante(s) dentro de las limitaciones aprobadas.
- b) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el helicóptero podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

2.2.3 Anotación de los datos de performance

Se establecerán los datos de performance y anotarán en el manual de vuelo de forma que su aplicación mediante las reglas de utilización, de acuerdo con las cuales ha de usarse el helicóptero, de conformidad con 5.1.2 de la Parte III del Anexo 6, proporcione una relación satisfactoria entre la performance del helicóptero y los aeródromos, helipuertos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y anotarán para las fases que se indican a continuación dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento y demás condiciones ambientes y otras variables operacionales para las cuales el helicóptero deba certificarse y, en el caso de anfibios, también dentro de los límites relativos a las condiciones de la superficie del agua y de la fuerza de la corriente.

2.2.3.1 *Despegue.* Los datos de performance de despegue incluirán la distancia de despegue requerida y la trayectoria de despegue. En el caso de los helicópteros de la Categoría de performance 1 se incluirá también la distancia de despegue interrumpido requerida.

2.2.3.1.1 *Punto de decisión de despegue.* (Únicamente para helicópteros de la Categoría de performance 1). El punto de decisión de despegue será el punto utilizado en la fase de despegue para determinar la performance de despegue a partir del cual se puede interrumpir el despegue o continuarlo en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.

2.2.3.1.2 *Distancia de despegue requerida.* (Únicamente para helicópteros de la Categoría de performance 1). La distancia de despegue requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que se alcancen

la $V_{(TOSS)}$, una altura seleccionada sobre la superficie de despegue y una pendiente de ascenso positiva después de una falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue, con el motor o los otros motores restante(s) funcionando dentro de los límites de utilización aprobados.

2.2.3.1.3 *Distancia de despegue interrumpido requerida.* (Únicamente para helicópteros de Categoría de performance 1). La distancia de despegue interrumpido requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que el helicóptero se detiene totalmente después de una falla del motor y de la interrupción del despegue en el punto de decisión de despegue.

2.2.3.1.4 *Distancia de despegue requerida.* (Únicamente para helicópteros de las Categorías de performance 2 y 3). La distancia de despegue requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en el que se alcanza la velocidad correspondiente al régimen de ascenso óptimo (V_y) o la velocidad correspondiente al ángulo de ascenso óptimo (V_x) o una velocidad intermedia seleccionada (a reserva de que esta velocidad no entrañe volar dentro de las áreas que hayan de evitarse de los diagramas de altura-velocidad) y una altura seleccionada sobre la superficie de despegue, con todos los motores funcionando a la potencia de despegue aprobada.

2.2.3.2 *En ruta.* La performance en ruta será la performance de ascenso, crucero o descenso con:

- a) el motor crítico inactivo;
- b) los dos motores críticos inactivos en el caso de helicópteros de tres o más motores; y
- c) los motores en funcionamiento sin sobrepasar la potencia para la que están certificados.

2.2.3.3 *Aterrizaje.* Los datos de performance de aterrizaje incluirán la distancia de aterrizaje requerida y, para los helicópteros de la Categoría de performance 1, el punto de decisión de aterrizaje.

2.2.3.3.1 *Punto de decisión de aterrizaje.* (Únicamente para helicópteros de la Categoría de performance 1). El punto de decisión de aterrizaje será el último punto en la fase de aproximación desde el cual o bien puede efectuarse un aterrizaje o bien iniciarse un aterrizaje interrumpido (dar motor) en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.

2.2.3.3.2 *Distancia de aterrizaje requerida.* La distancia de aterrizaje requerida será la distancia horizontal necesaria para aterrizar y detenerse totalmente a partir de un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación a una altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje.

2.3 Cualidades de vuelo

El helicóptero cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el helicóptero.

2.3.1 Manejabilidad

El helicóptero se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar sin brusquedad de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del helicóptero) sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el helicóptero durante las fases de vuelo y en todas las configuraciones del helicóptero para las que esté anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y, también asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.1.1 *Manejabilidad en tierra (o agua)*. El helicóptero podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje, despegue y aterrizaje en las condiciones de utilización previstas.

2.3.1.2 *Manejabilidad en el despegue*. El helicóptero podrá gobernarse en caso de falla repentina del motor crítico en cualquier punto del despegue, cuando el helicóptero se maneje en la forma correspondiente a los datos de despegue anotados.

2.3.2 Compensación

Las características de compensación del helicóptero y las posibilidades de manejo serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada, no sea excesivo teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. En caso de mal funcionamiento de los sistemas relacionados con los mandos de vuelo, no habrá ninguna disminución importante de las características de manejo.

2.3.3 Estabilidad

La estabilidad del helicóptero en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidades del helicóptero) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero la estabilidad del helicóptero no será tal que exija fuerzas excesivas por parte del piloto, ni que resulte perjudicada la seguridad del helicóptero por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia.

2.3.4 Autorrotación

2.3.4.1 *Control de la velocidad del rotor*. Las características de autorrotación del helicóptero serán tales que permitan al piloto controlar la velocidad del rotor dentro de los límites prescritos y mantener plenamente el mando del helicóptero.

2.3.4.2 *Comportamiento subsiguiente a una pérdida de potencia*. El comportamiento del helicóptero después de una pérdida de potencia no será tal que haga extremadamente difícil una recuperación pronta de la velocidad del rotor sin que se sobrepasen los límites de velocidad aerodinámica y de resistencia del helicóptero.

2.3.4.3 *Velocidades aerodinámicas de autorrotación*. Se establecerán las velocidades aerodinámicas de autorrotación recomendadas para alcance máximo y régimen mínimo de descenso.

2.3.5 Flameo y vibraciones

Se demostrará mediante ensayos adecuados que ninguna parte del helicóptero está expuesta a flameo ni a excesiva vibración cualquiera que sea la configuración del helicóptero, y en todas las condiciones de velocidad, dentro de los límites de utilización del helicóptero (véase 1.2.2). No habrá vibraciones tan fuertes que perturben el mando del helicóptero, causen daños en su estructura, o produzcan excesiva fatiga a la tripulación de vuelo.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

Las normas de este capítulo se aplican a la estructura del helicóptero, integrada por todas las partes de este, cuya rotura lo pondría en grave peligro.

3.1.1 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.1.2 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.4, 3.5 y 3.6, se considerarán como cargas límites.

3.1.3 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.4, 3.5 y 3.6, ninguna parte de la estructura del helicóptero sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del helicóptero podrá soportar la carga de rotura.

3.2 Velocidades aerodinámicas

3.2.1 Velocidades aerodinámicas de cálculo

Se establecerán velocidades aerodinámicas de cálculo para las cuales se haya proyectado que la estructura del helicóptero pueda resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas, de conformidad con 3.4.

3.2.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo del helicóptero, como parte de los límites de utilización, se incluirán velocidades aerodinámicas límites, basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de cálculo, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1 (véase 9.2.2). Cuando las velocidades aerodinámicas límites sean función de la masa, distribución de la masa, altitud, velocidad del rotor, potencia u otros factores, se establecerán tales velocidades límites basándose en la combinación crítica de estos factores.

3.3 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales

Se establecerán valores de las velocidades de los rotores principales tales que:

- a) con la potencia aplicada, se proporcione un margen adecuado para permitir variaciones de la velocidad del rotor en cualquier maniobra apropiada, y que sean compatibles con la clase de regulador o sincronizador utilizado; y
- b) sin aplicación de la potencia puedan realizarse cada una de las maniobras de autorrotación apropiadas dentro de los valores de la velocidad aerodinámica relativa y de la masa para los cuales se solicita la certificación.

3.4 Cargas de vuelo

Se tendrán en cuenta los casos de cargas de vuelo de 3.4.1, 3.4.2 y 3.6 para los límites de masa y distribución de la masa prescritos en 3.1.1, y a las velocidades aerodinámicas establecidas de conformidad con 3.2.1. Se tendrán en cuenta tanto los casos de cargas simétricas como los de cargas asimétricas. La distribución de las cargas de aire, de inercia y otras que resulten de las condiciones especificadas de carga se hará ateniéndose lo más posible a las condiciones reales, o a condiciones equivalentes con margen de seguridad.

3.4.1 Cargas de maniobras

Las cargas de maniobras se calcularán a base de los factores de cargas de maniobras apropiados a las maniobras permitidas por los límites de utilización. No serán inferiores a los valores que la experiencia ha indicado que serán satisfactorios en las condiciones de utilización previstas.

3.4.2 Cargas debidas a ráfagas

Las cargas debidas a ráfagas se calcularán para velocidades verticales y horizontales de ráfagas, cuyas estadísticas u otra información disponible indiquen que serán adecuadas en las condiciones de utilización previstas.

3.5 Cargas en tierra y en el agua

La estructura podrá soportar las cargas debidas a las reacciones de la superficie del suelo y del agua que puedan producirse durante el arranque, el rodaje en tierra o en el deslizamiento en el agua, la elevación inicial, la toma de contacto y el frenado del rotor.

3.5.1 Condiciones de aterrizaje

Entre las condiciones de aterrizaje con la masa de cálculo para el despegue y la masa de cálculo para el aterrizaje, se incluirán las actitudes simétricas y asimétricas del helicóptero al ponerse en contacto con la tierra o el agua, las velocidades de descenso, y cualesquier otros factores que afecten a las cargas que actúan sobre la estructura y que podrían presentarse en las condiciones de utilización previstas.

3.6 Cargas diversas

Además de las cargas debidas a ráfagas y de las cargas de maniobras, así como de las cargas en tierra y en el agua, o en relación con ellas, se considerarán todas las demás cargas (cargas en los mandos de vuelo, presiones en la cabina, efectos del funcionamiento de los motores, cargas debidas a cambios de configuración, cargas debidas a la masa externa, etc.) que sea probable que se presenten en las condiciones de utilización previstas.

3.7 Flameo, deformación y vibraciones

Cada parte de la estructura del helicóptero estará libre de vibraciones u oscilaciones (resonancia del suelo, flameo, etc.) en las debidas condiciones de velocidad y potencia.

3.8 Resistencia a la fatiga

La resistencia y la construcción del helicóptero serán tales que aseguren que bajo la acción de las cargas repetidas y de cargas debidas a vibraciones, en las condiciones de utilización previstas, la probabilidad de rotura por fatiga, de consecuencias desastrosas para la estructura del helicóptero, sea extremadamente remota.

Nota 1.— Esta norma puede cumplirse mediante el establecimiento de características de “vida segura”, o “a prueba de falla” de la estructura, teniendo en cuenta las magnitudes y frecuencias de carga que lógicamente cabe esperar en las condiciones de utilización y con los procedimientos de inspección previstos. Respecto a algunas partes de la estructura, quizás sea necesario establecer características “a prueba de falla” así como también de “vida segura”.

Nota 2.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación relativos a la expresión “extremadamente remota”.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

Los detalles de diseño y construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del helicóptero funcionarán de un modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias, o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones, o ambas. En ellos se tendrán también en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

4.1.1 Ensayos de verificación

El funcionamiento de todas las partes móviles esenciales para la utilización del helicóptero en condiciones de seguridad se demostrará por medio de ensayos adecuados para asegurarse de que dichas partes móviles funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de tales partes.

4.1.2 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del helicóptero que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad, se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.3 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.4 Protección

La estructura estará protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el helicóptero.

4.1.5 Inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen necesario, sustitución o reacondicionamiento de las partes del helicóptero que requieran tales atenciones, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.1.6 Características de diseño de sistemas

Se prestará atención especial a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del helicóptero en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mando.* Los mandos y sistemas de mando se proyectarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de agarrotamiento, accionamiento inadvertido y fijación no intencionada de los dispositivos de inmovilización de las superficies de mando.
 - i) Cada mando y sistema de mando deberá funcionar con la facilidad, suavidad y efectividad apropiadas para su función.
 - ii) Cada elemento de cada sistema de mando de vuelo deberá diseñarse de modo que reduzca al mínimo la probabilidad de todo montaje incorrecto que pueda provocar un mal funcionamiento del sistema.
- b) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación, debido a la fatiga, confusión o entorpecimientos. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.
- c) *Campo visual del piloto.* La disposición del puesto de pilotaje permitirá obtener un campo visual, claro y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro del helicóptero, evitando deslumbramiento y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características de diseño del parabrisas del puesto de pilotaje permitirán, en condiciones de precipitación atmosférica, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.
- d) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que o bien impidan automáticamente o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro al helicóptero. Se dispondrá lo conveniente para que las instalaciones esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o sistema en la medida en que tal falla esté prevista en las normas sobre la performance y limitaciones de utilización de este Anexo y del Anexo 6, Parte III.
- e) *Precauciones contra incendios.* El helicóptero y los materiales utilizados para su construcción comprendidos los que se utilizan en remodelaciones de importancia, para sustituir el mobiliario y accesorios del interior de la cabina se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de un incendio en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y de gases tóxicos en caso de incendio. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y extinguir, siempre que sea posible, sin originar riesgos adicionales para el helicóptero, los lugares accesibles de incendios que pudieran producirse.
- f) *Protección de los ocupantes.* En el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos que puedan incapacitar a los ocupantes del helicóptero.

4.1.7 Medidas para el aterrizaje de emergencia

En el diseño del helicóptero se tomarán medidas para proteger a los ocupantes contra los incendios y efectos de la desaceleración en caso de aterrizaje de emergencia. Se proveerán medios para la rápida evacuación del helicóptero en las condiciones que probablemente se presentarán después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del helicóptero en cuanto a pasajeras/os y tripulación. En el diseño de los helicópteros certificados para amarajes forzosos se tomarán igualmente medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de las/los pasajeras/os y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.

4.1.8 Manejo en tierra

Se adoptarán las medidas adecuadas en el diseño para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones de manejo en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos) puedan causar daños, que podrían pasar inadvertidos, en las partes del helicóptero esenciales para su operación segura. Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquier limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. MOTORES

5.1 Alcance

Las normas de este capítulo se aplicarán a los motores de todos los tipos que se utilizan en el helicóptero como unidades principales de propulsión.

5.2 Diseño, construcción y funcionamiento

El motor completo con sus accesorios se diseñarán y construirán de modo que funcione con seguridad dentro de sus límites de utilización, de conformidad con las condiciones de utilización previstas, cuando esté debidamente instalado en el helicóptero de acuerdo con el capítulo 6 y equipado con la transmisión y rotor apropiados.

5.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y las condiciones de la atmósfera en las que se basan y todas las condiciones y limitaciones de utilización previstas para gobernar el funcionamiento del motor.

5.4 Ensayos

El motor tipo completará satisfactoriamente los ensayos que se estimen necesarios para verificar la validez de las homologaciones, limitaciones y condiciones declaradas, y para cerciorarse de que funcionará satisfactoriamente y con seguridad. Los ensayos comprenderán, por lo menos, las pruebas siguientes:

- a) *Calibración de potencia.* Se llevarán a cabo ensayos para establecer las características de potencia del motor cuando este sea nuevo y después de realizar los ensayos b) y c). A la terminación de todos los ensayos especificados, no se habrá reducido excesivamente la potencia.
- b) *Funcionamiento.* Se realizarán ensayos para asegurar que las características de arranque, marcha lenta, aceleración, vibración, sobrevelocidad y otras, son satisfactorias, y para demostrar la existencia de márgenes para evitar la detonación, resonancia y otras anomalías de funcionamiento que puedan afectar al tipo de motor considerado.
- c) *Resistencia a la fatiga.* Se realizarán ensayos de duración suficiente a los regímenes de potencia, velocidades del motor y del rotor, y en otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la seguridad y estabilidad del motor. Estos ensayos comprenderán períodos de funcionamiento en los cuales se sobrepasarán los límites declarados, en la medida que tales límites pueden sobrepasarse en el servicio real.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS DEL ROTOR Y DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA E INSTALACIÓN DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR

6.1 Generalidades

La instalación del sistema motopropulsor, comprendidos los sistemas del rotor y de transmisión de potencia, se ajustará a las normas del capítulo 4 y a las de este capítulo.

6.2 Diseño, construcción y funcionamiento

El conjunto completo de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia y de sus accesorios, se diseñará y construirá de forma que funcione con seguridad dentro de sus límites de utilización y de acuerdo con las condiciones de utilización previstas, cuando se monte adecuadamente en el motor y se instale en el helicóptero de conformidad con el presente capítulo.

6.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y todas las limitaciones y condiciones de utilización que deberán regir el funcionamiento de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia.

6.3.1 Límites máximos y mínimos de las velocidades de giro del rotor

Se establecerán las velocidades máximas y mínimas de los rotores en condiciones de aplicación de potencia y sin potencia. Deberán declararse todas las condiciones de funcionamiento (p. ej., velocidad aerodinámica) que afecten a dichos máximos o mínimos.

6.3.2 Avisos de velocidad excesiva o insuficiente del rotor

Cuando la velocidad de giro del rotor del helicóptero se acerque a un valor límite, con o sin motores inactivos, deberá darse al piloto un aviso claro y definido. Los avisos y las características iniciales de la condición serán tales que permitan al piloto detener su progreso después de que se produzca el aviso y hacer volver la velocidad de giro del rotor a los límites normales prescritos, así como mantener plenamente el mando del helicóptero.

6.4 Ensayos

Los sistemas del rotor y de transmisión de potencia completarán satisfactoriamente los ensayos que se consideran necesarios para garantizar que funcionan debidamente y con seguridad dentro de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas. Los ensayos comprenderán por lo menos las pruebas siguientes:

- a) *Funcionamiento*. Se realizarán ensayos para asegurar que las características de resistencia, vibración y sobrevelocidad son satisfactorias, y para demostrar el funcionamiento apropiado y confiable de los mecanismos de cambio de paso y de mando, así como de rueda libre.

- b) *Resistencia a la fatiga*. Se realizarán ensayos de duración suficiente a los regímenes de potencia y a las velocidades de los motores y del rotor y en otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la seguridad y estabilidad de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia.

6.5 Cumplimiento de las limitaciones del motor y de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y sistemas del rotor y de transmisión de potencia puedan funcionar en las condiciones de utilización previstas. El helicóptero podrá utilizarse en las condiciones establecidas en su manual de vuelo sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y los sistemas del rotor y de transmisión de potencia de conformidad con el capítulo 5 y este capítulo.

6.6 Control de la rotación de los motores

En aquellas instalaciones en las que se ocasionaría un aumento del riesgo de incendio o de una falla estructural grave si un motor siguiera rotando después de fallar, se tomarán las medidas adecuadas para que la tripulación pueda detener la rotación del motor en vuelo o reducirla a un valor seguro.

6.7 Nueva puesta en marcha del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor en vuelo a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada.

6.8 Disposición y funcionamiento

6.8.1 Independencia de los grupos motores

Para los helicópteros de las Categorías de performance 1 y 2, el sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros grupos; y de forma que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor, y de los demás sistemas, en la que cualquier falla — a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota— no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

6.8.2 Vibración de los sistemas del rotor y de transmisión de potencia

Se determinarán los esfuerzos de vibración para los sistemas del rotor y de transmisión de potencia y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el helicóptero.

6.8.3 Refrigeración

El sistema de refrigeración será tal que puedan mantenerse las temperaturas del sistema motopropulsor y de los sistemas de transmisión de potencia dentro de los límites establecidos (véase 6.5) a las temperaturas del aire ambiente aprobadas para las

operaciones del helicóptero. En el manual de vuelo del helicóptero se anotarán las temperaturas máxima y mínima del aire que se hayan establecido como adecuadas para el funcionamiento del sistema motopropulsor y de los sistemas de transmisión de potencia.

6.8.4 Sistemas asociados

Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados de cada motor, cada unidad de transmisión de potencia y de cada rotor podrán alimentar el grupo que corresponda de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., reglaje de la potencia del motor, actitudes y aceleraciones del helicóptero, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

6.8.5 Protección contra incendios

En las zonas designadas de peligro de incendio en las que el riesgo sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general de 4.1.6 e) se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento*. Dichas zonas se aislarán con materiales resistentes al fuego, de otras zonas del helicóptero en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables*. Los componentes del sistema de líquidos inflamables, situados en dichas zonas, no dejarán salir el líquido en caso de incendio. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de cantidades peligrosas de líquidos inflamables a dichas zonas.
- c) *Detección de incendios*. Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios, y se colocarán de tal forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en dichas zonas.
- d) *Extinción de incendios*. Se dotará a dichas zonas de un sistema extintor de incendios con capacidad suficiente para extinguir cualquier incendio que pueda declararse en ellas, a menos que el grado de aislamiento, la cantidad de combustibles, la resistencia de la estructura al fuego y otros factores sean tales que cualquier incendio que pudiera declararse en la zona no comprometa la seguridad operacional del helicóptero.

CAPÍTULO 7. INSTRUMENTOS Y EQUIPO

7.1 Instrumentos y equipo necesarios

Se dotará al helicóptero de los instrumentos y equipo aprobados, necesarios para el empleo seguro del helicóptero en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el helicóptero dentro de sus límites de utilización. En el diseño de los instrumentos y el equipo se observarán los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos, necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Parte III, se prescribe equipo adicional para circunstancias especiales o para determinadas rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

7.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

7.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito que se prevé hayan de utilizar o manejar la tripulación o las/los pasajeras/os en caso de emergencia será confiable y fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.

7.4 Luces de navegación y luces anticollisión

7.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire* que deben ostentar los helicópteros en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos o helipuertos tendrán las intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que estas han de desempeñar tales funciones.

Nota 1.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como iluminación típica de la ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda probabilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

Nota 2.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760), figuran especificaciones técnicas detalladas sobre las luces exteriores de los helicópteros.

7.4.2 Las luces de los helicópteros se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que estas:

- a) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo; o
- b) expongan a los observadores externos a deslumbramiento perjudicial.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 7.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda apagar o reducir la intensidad de las luces de destellos.

CAPÍTULO 8. SISTEMAS ELÉCTRICOS

El sistema eléctrico se diseñará e instalará de manera tal que se asegure que cumplirá sus funciones en toda condición operacional previsible.

CAPÍTULO 9. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

9.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización, dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del helicóptero, se pondrán a disposición de los interesados por medio del manual de vuelo del helicóptero, por indicaciones y letreros, y por cualesquier otros medios que puedan servir para la consecución eficaz de este fin. Las limitaciones e información comprenderán por lo menos las prescritas en 9.2, 9.3 y 9.4.

9.2 Limitaciones de utilización

Las limitaciones que haya riesgo de sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas y se corregirán, si fuera necesario, los errores de medición a fin de que la tripulación de vuelo pueda, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, determinar fácilmente cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

9.2.1 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso (véase 1.2.2).

9.2.2 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límites (véase 3.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del helicóptero, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del helicóptero y otros factores pertinentes.

9.2.3 Limitaciones de los sistemas motopropulsor y de transmisión de potencia

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes de los sistemas motopropulsor y de transmisión instalados en el helicóptero (véanse 6.5 y 6.6).

9.2.4 Limitaciones del rotor

Las limitaciones de velocidad del rotor comprenderán las velocidades máxima y mínima del rotor en condiciones de motor parado (autorrotación) y de motor en marcha.

9.2.5 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diferentes sistemas y equipos instalados en el helicóptero.

9.2.6 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales a la seguridad operacional del helicóptero (véase 1.2.1).

9.2.7 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del helicóptero, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación autorizados a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Parte III.

9.3 Información y procedimientos de utilización

9.3.1 Tipos de operaciones elegibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, tal como estén definidos en el Anexo 6, Parte III o que sean de aceptación general, respecto a los cuales el helicóptero ha demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

9.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del helicóptero, junto con la definición de la condición del helicóptero en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y las líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Usualmente la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago, el combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

9.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de helicóptero considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

9.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del helicóptero.

9.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del helicóptero de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias del helicóptero de que se trate, y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance anotada.

9.5 Manual de vuelo del helicóptero

Se dispondrá de un manual de vuelo. Este manual identificará claramente el helicóptero o serie de helicópteros específicos a que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en este capítulo.

9.6 Indicaciones y letreros

9.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

9.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del helicóptero en los vuelos subsiguientes.

PARTE IVB. HELICÓPTEROS PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE DICIEMBRE DE 2007 O MÁS TARDE

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los helicópteros indicados en 1.1.2 cuyo certificado de tipo haya sido solicitado a las autoridades competentes nacionales el 13 de diciembre de 2007 o después de esa fecha.

1.1.2 Excepto en las normas y los métodos recomendados en que se especifica una aplicación diferente, las normas y métodos recomendados de esta parte se aplicarán a los helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 750 kg destinados al transporte de pasajeras/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.3 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.2.1 de la parte II, relativo a los helicópteros indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.4 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del helicóptero, comprendidos su sistema motopropulsor, sus rotores, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones operacionales

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el helicóptero, su sistema motopropulsor, sus rotores, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el helicóptero se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Se tendrán en cuenta las consecuencias para la seguridad operacional de exceder esas limitaciones de utilización.

1.2.2 Los valores límites de todo parámetro cuya variación pueda comprometer la operación segura del helicóptero, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades, la temperatura del aire ambiente y la altitud, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, p. ej., para cada altitud y para condición de operación que resulte prácticamente posible esperar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación en cuanto al ruido (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente — Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

En todas las condiciones de utilización previstas, el helicóptero no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer su seguridad.

1.4 Pruebas de cumplimiento

Los medios que demuestren el cumplimiento con los requisitos apropiados de aeronavegabilidad asegurarán que en cada caso la precisión alcanzada proporcione una garantía razonable de que el helicóptero, sus componentes y el equipo se ajustan a los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con uno o más helicópteros del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien por medio de cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 El cumplimiento de cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del helicóptero, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del helicóptero para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo suficientes datos de performance del helicóptero para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del helicóptero a base de los valores, apropiados para el vuelo propuesto, de los parámetros pertinentes de utilización, con objeto de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que el helicóptero alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.2 Para alcanzar la performance anotada para el helicóptero se tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no se requerirán habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

2.2.3 La performance anotada del helicóptero será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del helicóptero cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

Con las masas máximas anotadas (véase 2.2.7) de despegue y aterrizaje en función de la altitud de presión y la temperatura en condiciones de aire en calma en el lugar de despegue o de aterrizaje y, para las operaciones acuáticas, en condiciones especificadas de agua tranquila, el helicóptero podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.5 y 2.2.6, respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del área de aproximación final y de despegue.

2.2.5 Despegue

- a) La performance en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se han anotado los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

- b) Para los helicópteros de Categoría A, en caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue o después del mismo, el helicóptero podrá continuar el vuelo en condiciones de seguridad, funcionando los otros motores dentro de las limitaciones aprobadas.

2.2.6 Aterrizaje

- a) Se podrá efectuar un aterrizaje seguro en una superficie de aterrizaje preparada después de una falla de motor que se produzca durante vuelo de crucero normal.
- b) Para los helicópteros de Categoría A, partiendo de la configuración de aterrizaje, en caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de aterrizaje o antes del mismo, el helicóptero podrá continuar el vuelo seguro, funcionando los otros motores dentro de las limitaciones aprobadas.

2.2.7 Anotación de los datos de performance

Se establecerán los datos de performance y se anotarán en el manual de vuelo del modo siguiente, dentro de los límites de masa, altitud, temperatura y otras variables de utilización para los cuales ha de certificarse el helicóptero, y además, en el caso de anfibios, se incluirán las condiciones del agua en la superficie y la fuerza de la corriente.

- a) *Performance en vuelo estacionario.* Se determinará la performance en vuelo estacionario con y sin efecto de suelo, con todos los motores en funcionamiento.
- b) *Ascenso.* Se establecerá la velocidad vertical regular de ascenso con los motores en funcionamiento en o dentro de los límites aprobados.
- c) *Envolvente altura-velocidad.* Si existe alguna combinación de altura y velocidad hacia adelante (incluso en vuelo estacionario) con la cual no pueda practicarse un aterrizaje seguro después de una falla del motor crítico y con el motor o los motores restante(s) (si es el caso) funcionando dentro de los límites aprobados, se establecerá una envolvente altura-velocidad.
- d) *Distancia de despegue — todos los motores en funcionamiento.* Cuando lo requieran las reglas de funcionamiento, la distancia de despegue — con todos los motores funcionando — será la distancia horizontal requerida desde el despegue inicial hasta el punto en que se alcanzan la velocidad seleccionada, hasta llegar a la mayor velocidad vertical de ascenso (V_y), y la altura seleccionada sobre la superficie de despegue, con todos los motores en funcionamiento y con la potencia de despegue necesaria aprobada.

Además, para los helicópteros de Categoría A:

- e) *Performance mínima.* Se establecerá la performance ascensional mínima para el despegue y el aterrizaje.
- f) *Punto de decisión de despegue.* El punto de decisión de despegue será el punto utilizado en la fase de despegue para determinar la performance de despegue y a partir del cual se puede interrumpir el despegue o continuarlo en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.
- g) *Distancia de despegue requerida.* La distancia de despegue requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que se alcancen la velocidad de despegue con margen de seguridad (V_{TOSS}), una altura seleccionada sobre la superficie de despegue y una pendiente de ascenso positiva después de una falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue, con los otros motores funcionando dentro de los límites de utilización aprobados. Si los procedimientos requieren un vuelo hacia atrás, deberá incluirse la distancia de retroceso.

- h) *Distancia de despegue interrumpido requerida.* La distancia de despegue interrumpido requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que el helicóptero se detiene totalmente después de una falla de motor y de la interrupción del despegue en el punto de decisión de despegue.
- i) *Trayectoria de despegue — pendientes ascensionales.* Las trayectorias de despegue – pendientes ascensionales serán las pendientes regulares de ascenso para las configuraciones apropiadas con el motor crítico inactivo desde el final de la distancia de despegue requerida hasta un punto definido sobre la superficie de despegue.
- j) *Ascenso con un motor inactivo.* El ascenso con un motor inactivo será la velocidad vertical regular de ascenso/ descenso con el motor crítico inactivo y los motores en funcionamiento que no excedan de la potencia para la cual fueron certificados.
- k) *Punto de decisión de aterrizaje.* El punto de decisión de aterrizaje será el último punto en la fase de aproximación desde el cual puede efectuarse un aterrizaje o bien iniciarse un aterrizaje interrumpido “motor y al aire” en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.
- l) *Distancia de aterrizaje requerida.* La distancia de aterrizaje requerida será la distancia horizontal necesaria para aterrizar y detenerse totalmente a partir de un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación a una altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje con el motor crítico inactivo.

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El helicóptero cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el helicóptero.

2.3.2 Manejabilidad

2.3.2.1 El helicóptero se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar sin brusquedad de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del helicóptero) sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el helicóptero durante todas las fases de vuelo y en todas las configuraciones del helicóptero para las que esté anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y también asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.2.2 *Manejabilidad en tierra (o agua).* El helicóptero podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje, despegue y aterrizaje en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Manejabilidad en el despegue.* El helicóptero podrá gobernarse en caso de falla repentina del motor crítico en cualquier punto de despegue, cuando el helicóptero se maneje en la forma correspondiente a los datos de despegue anotados.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del helicóptero y las posibilidades de manejo deberán garantizar que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. En caso de mal funcionamiento de los sistemas relacionados con los mandos de vuelo, no deberá haber ninguna disminución importante de las características de manejo.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del helicóptero en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidad del helicóptero) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero la estabilidad del helicóptero no será tal que exija fuerza excesiva por parte del piloto ni que resulte perjudicada la seguridad operacional del helicóptero por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia.

2.4.2 Autorrotación

2.4.2.1 *Control de la velocidad del rotor.* Las características de autorrotación del helicóptero serán tales que permitan al piloto controlar la velocidad del rotor dentro de los límites prescritos y mantener plenamente el mando del helicóptero.

2.4.2.2 *Comportamiento subsiguiente a una pérdida de potencia.* El comportamiento del helicóptero después de una pérdida de potencia no será tal que haga difícil una pronta recuperación de la velocidad del rotor sin que se sobrepasen los límites de velocidad aerodinámica y de resistencia del helicóptero.

2.4.2.3 *Velocidades aerodinámicas de autorrotación.* Para los helicópteros de Categoría A, se establecerán las velocidades aerodinámicas de autorrotación recomendadas. Para otros helicópteros deberán establecerse las velocidades aerodinámicas de autorrotación recomendadas para el alcance máximo y el régimen mínimo de descenso.

2.4.3 Vibraciones

No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que perturben el mando del helicóptero.

2.4.4 Resonancia en tierra

El helicóptero no manifestará ninguna tendencia peligrosa a oscilar en tierra con el rotor girando.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

3.1.1 Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, la estructura del helicóptero estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento del mismo, con el objeto de evitar fallas catastróficas durante su vida útil.

3.1.2 Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, la estructura del helicóptero estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo, con el objeto de evitar fallas peligrosas y catastróficas durante su vida útil.

Nota.— La estructura comprende la célula, el tren de aterrizaje, el sistema de control, las palas y el cubo del rotor, el mástil del rotor y las superficies auxiliares de sustentación.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.7, 3.8 y 3.9, se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.7, 3.8 y 3.9, ninguna parte de la estructura del helicóptero sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del helicóptero podrá soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para las cuales se haya proyectado que la estructura del helicóptero puede resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas, de conformidad con 3.7.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo se incluirán, como parte de los límites de utilización (véase 7.2.3), las velocidades aerodinámicas límites, basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1. Cuando las velocidades aerodinámicas límites sean función de la masa, la distribución de la masa, la altitud, la velocidad del rotor, la potencia u otros factores, se establecerán tales velocidades aerodinámicas límites basándose en la combinación crítica de esos factores.

3.6 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales

Se establecerán valores de las velocidades de los rotores principales, tales que:

- a) con la potencia aplicada, se proporcione un margen suficiente para permitir variaciones de la velocidad del rotor en cualquier maniobra apropiada, que sean compatibles con la clase de regulador o sincronizador utilizado; y
- b) sin aplicación de la potencia, puedan realizarse cada una de las maniobras de autorrotación apropiadas dentro de los valores de la velocidad aerodinámica relativa y de la masa para los cuales se solicita la certificación.

3.7 Cargas

3.7.1 En los casos de cargas de 3.7, 3.8 y 3.9, se tendrán en cuenta los límites de masa y distribución de la masa prescritos en 3.2, los límites de rpm del rotor principal establecidos en 3.6 y las velocidades aerodinámicas establecidas de conformidad con 3.5.1. Se tendrán en cuenta tanto los casos de cargas simétricas como los de cargas asimétricas. La distribución de las cargas de aire, de inercia y otras que resulten de las condiciones específicas de carga se hará ateniéndose lo más posible a las condiciones reales o a condiciones equivalentes con margen de seguridad teniendo en cuenta todas las condiciones de operación previstas.

3.7.2 Cargas de maniobras

Las cargas de maniobras se calcularán a base de los factores de cargas de maniobras apropiados a las maniobras permitidas por los límites de utilización. No serán inferiores a los valores que la experiencia indica que serán satisfactorios en las condiciones de utilización previstas.

3.7.3 Cargas debidas a ráfagas

Las cargas debidas a ráfagas se calcularán para velocidades verticales y horizontales de ráfagas, cuyas estadísticas u otra información disponible indiquen que serán adecuadas en las condiciones de utilización previstas.

3.8 Cargas en tierra y en el agua

3.8.1 La estructura podrá soportar las cargas debidas a las reacciones de la superficie del suelo y del agua que puedan producirse durante el arranque, el rodaje en tierra o en el deslizamiento en el agua, la elevación inicial, la toma de contacto y el frenado del rotor.

3.8.2 Condiciones de aterrizaje

Entre las condiciones de aterrizaje con la masa máxima certificada de despegue y la masa máxima certificada de aterrizaje, se incluirán las actitudes simétricas y asimétricas del helicóptero al ponerse en contacto con la tierra o el agua, las velocidades de descenso, y todo otro factor que afecte a las cargas que actúan sobre la estructura y que podría presentarse en las condiciones de utilización previstas.

3.9 Cargas diversas

Además de las cargas en las maniobras y de las cargas debidas a ráfagas, así como de las cargas en tierra y en el agua, o en relación con ellas, se considerarán todas las demás cargas (cargas en los mandos de vuelo, el peso de los pilotos, el par motor, las cargas debidas a cambios de configuración, las cargas debidas a la masa externa, etc.) que probablemente se presenten en las condiciones de utilización previstas.

3.10 Resistencia a la fatiga

La resistencia y la técnica de construcción de la estructura del helicóptero serán tales que eviten, bajo la acción de las cargas repetidas y de las cargas debidas a vibraciones, en las condiciones de utilización previstas, las fallas por fatiga catastróficas. Se tendrán en cuenta la degradación del medio ambiente, los daños accidentales y otras fallas probables.

3.11 Factores especiales

Se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuya resistencia esté sujeta a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y la construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del helicóptero funcionarán de modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones, o de ambos modos. En ellos se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre los principios relativos a factores humanos.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

Se demostrará el funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización segura del helicóptero, con el fin de asegurarse de que funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de dichas partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del helicóptero que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable con respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará protegida contra el deterioro o la pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el helicóptero.

4.1.6 Disposiciones sobre inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesarios de las partes del helicóptero que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionales rigurosas.

4.1.7 Partes críticas

Todas las partes críticas usadas en el helicóptero serán identificadas y se establecerán procedimientos para asegurar que se controle el nivel requerido de integridad de las partes críticas durante el diseño, la fabricación y toda la vida útil de dichas partes.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará especial atención a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del helicóptero en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control.
 - 1) Cada mando y sistema de mando funcionará con la facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función.
 - 2) Cada elemento de cada sistema de mando de vuelo estará diseñado o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de todo montaje incorrecto que pueda provocar un mal funcionamiento del sistema.
- b) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que permita el accionamiento de los mandos por parte de la tripulación sin exigir concentración ni provocar fatiga excesivas.
- c) *Campo visual de la tripulación.* La disposición del compartimiento de la tripulación de vuelo permitirá obtener un campo visual lo bastante amplio, claro y sin distorsiones como para facilitar el manejo seguro del helicóptero en todas las condiciones de utilización previsibles para las cuales se requiere certificación.
- d) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que o bien impidan automáticamente o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro el helicóptero.
- e) *Precauciones contra incendios.* El helicóptero contará con la protección apropiada contra incendios.
- f) *Incapacitación de la tripulación.* En el diseño se tomarán precauciones para que se brinde protección contra la presencia de gases tóxicos que en condiciones normales de funcionamiento puedan incapacitar a la tripulación de vuelo.
- g) **Recomendación.**— *Protección del compartimiento de carga. A partir del 7 de marzo de 2025, deberían incluirse en la documentación exigida del helicóptero y ponerse a disposición del explotador los elementos de diseño del helicóptero correspondientes a la protección contra incendios del compartimiento de carga, si procede, y un resumen de las normas demostradas que se hayan considerado en el proceso de certificación del helicóptero.*

4.3 Flameo

Cada superficie aerodinámica del helicóptero estará exenta de flameo en las condiciones apropiadas de velocidad y potencia.

4.4 Comodidad de los ocupantes

4.4.1 Asientos y sujeciones

Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones apropiados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante la utilización del helicóptero.

4.4.2 El ambiente en la cabina

Los sistemas de ventilación estarán diseñados para proporcionar en la cabina un ambiente adecuado en las condiciones de utilización previstas durante el vuelo y en tierra.

4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.5.1 La conexión eléctrica y la protección contra los rayos y la electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán al helicóptero, a sus sistemas y a sus ocupantes y a quienes entren en contacto con el helicóptero en tierra o en agua, contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electrostática.

4.5.2 El helicóptero estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del helicóptero.

4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia

4.6.1 En el diseño del helicóptero se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos de la deceleración.

4.6.2 Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, se proveerán medios para la rápida evacuación del helicóptero en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del helicóptero en cuanto a pasajeras/os y tripulación. En el diseño de los helicópteros certificados para amarajes forzosos, se tomarán igualmente medidas para dar garantía razonable de que puede realizarse la evacuación de las/los pasajeras/os y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en casos de amaraje forzoso.

4.6.3 Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se proveerán medios para la rápida evacuación del helicóptero en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del helicóptero en cuanto a pasajeras/os y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados. En el diseño de los helicópteros certificados para amarajes forzosos, se tomarán igualmente medidas para dar garantía razonable de que puede realizarse la evacuación de las/los pasajeras/os y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en casos de amaraje forzoso.

4.7 Manejo en tierra

Se adoptarán las medidas apropiadas en el diseño para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones normales de manejo en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos) puedan causar daños, que podrían pasar inadvertidos, en las partes del helicóptero esenciales para su operación segura. Es posible tener en cuenta la protección que pueda proporcionar cualquier limitación e instrucción para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. ROTORES Y SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el helicóptero como unidad(es) principal(es) de propulsión.

5.2 Instalación de rotores y sistemas motopropulsores

5.2.1 Generalidades

La instalación del sistema motopropulsor y los rotores se ajustarán a las normas del capítulo 4 y a las de 5.2.

5.2.2 Diseño, construcción y funcionamiento

- a) El conjunto completo de los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores, así como sus accesorios, estará diseñado y construido de forma que funcione con seguridad dentro de los límites de utilización de acuerdo con las condiciones de utilización previstas, cuando se monte correctamente en el motor y se instale en el helicóptero de conformidad con el presente capítulo.
- b) Para los helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg o los helicópteros certificados según las normas de Categoría A, se procederá a una evaluación de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores, para asegurarse de que funcionen con seguridad durante todas las condiciones de utilización. Cuando en esa evaluación se identifique una falla que pueda impedir que continúe el vuelo o el aterrizaje con seguridad del helicóptero, se prescribirán los medios de reducir al mínimo la probabilidad de esa falla.

5.2.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y todas las limitaciones y condiciones de utilización que deberán regir el funcionamiento de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores.

- a) *Límites máximos y mínimos de las velocidades de giro del rotor.* Se establecerán las velocidades máximas y mínimas de los rotores en condiciones de aplicación de potencia y sin potencia. Deberán declararse todas las condiciones de utilización (p. ej., velocidad aerodinámica) que afecten a dichos máximos o mínimos.
- b) *Avisos de velocidad insuficiente para helicópteros monomotores y para helicópteros multimotores que no tengan un dispositivo aprobado para aumentar automáticamente la potencia cuando falla un motor.* Cuando la velocidad de giro del rotor del helicóptero se acerque a un valor límite, con o sin motores inactivos, deberá darse al piloto un aviso claro y definido. Los avisos o las características iniciales de la condición serán tales que permitan al piloto detener su progreso después de que se produzca el aviso y hacer volver la velocidad de giro del rotor a los límites prescritos, así como mantener plenamente el mando del helicóptero.

5.2.4 Ensayos

Los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores completarán satisfactoriamente los ensayos que se consideran necesarios para garantizar que funcionan debidamente y con seguridad dentro de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas. Los ensayos comprenderán por lo menos las pruebas siguientes:

- a) *Funcionamiento*. Se realizarán ensayos para asegurar que las características de resistencia y vibración son satisfactorias y para demostrar el funcionamiento apropiado y confiable de los mecanismos de cambio de paso y de mando, así como de rueda libre. Se demostrará que las características de sobrevelocidad son satisfactorias para los helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg; y
- b) *Resistencia a la fatiga*. Se realizarán los ensayos de duración suficiente, con los regímenes de potencia y con las velocidades de los motores y del rotor, y otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la fiabilidad y estabilidad de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores.

5.2.5 Cumplimiento de las limitaciones de los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en su manual de vuelo, el helicóptero podrá utilizarse, sin exceder las limitaciones establecidas para los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores, de conformidad con este capítulo y la parte VI.

5.2.6 Control de la rotación de los motores

Para los helicópteros de masa máxima certificada superior a 3 175 kg y para los helicópteros certificados según la norma de Categoría A, cuando pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural después de la falla de un motor si este continuara rotando, se proveerán los medios necesarios para que la tripulación pueda detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.2.7 Nueva puesta en marcha del motor

Para los helicópteros de masa máxima certificada superior a 3 175 kg y para los helicópteros certificados según la norma de Categoría A, se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor en vuelo a altitudes iguales o inferiores a la altitud máxima declarada.

5.2.8 Disposición y funcionamiento

5.2.8.1 *Independencia de los motores*. Para los helicópteros de la Categoría A cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, el sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros y de modo que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor y de los demás sistemas en la que cualquier falla, a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota, no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

5.2.8.2 *Independencia de los motores y sistemas asociados*. Para los helicópteros de la Categoría A cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrán y se aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o de un sistema que pueda afectar al motor:

- a) impida que el motor o los motores restantes continúe(n) operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera que un miembro de la tripulación de vuelo tome medidas inmediatas, que no sean las medidas normales del piloto con los mandos de vuelo primarios, para continuar operando en condiciones de seguridad.

5.2.8.3 *Vibración de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores.* Se determinarán los esfuerzos de vibración de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores, que no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el helicóptero.

5.2.8.4 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración será tal que puedan mantenerse la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.2.5) con todas las temperaturas del aire ambiente aprobadas para las operaciones del helicóptero. En el manual de vuelo se anotarán las temperaturas máxima y mínima del aire ambiente que se hayan establecido como adecuadas para el funcionamiento del sistema motopropulsor.

5.2.8.5 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados con el sistema motopropulsor y el rotor o los rotores podrán alimentar la unidad que corresponda, de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan el funcionamiento de los sistemas (p. ej., reglaje de la potencia del motor, actitudes y aceleraciones del helicóptero, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.2.8.6 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general de 4.2 e), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Esas partes se aislarán con materiales resistentes al fuego de otras partes del helicóptero en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo y del aterrizaje (helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg o de Categoría A) o pondría en peligro el aterrizaje seguro (otros helicópteros), teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro que presenta la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de las partes de los líquidos inflamables a dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de esa parte, incluso la estructura de apoyo, será incombustible o estará protegido contra incendios.
- c) *Detección de incendios.* En las instalaciones con motores de turbina, se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios, que se colocarán de forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes, salvo que el fuego pueda ser observado rápidamente en vuelo por el piloto en el puesto de pilotaje.
- d) *Extinción de incendios.* Para los helicópteros con motores de turbina de masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg, se dotará a tales partes de un sistema extintor de incendios con capacidad suficiente para extinguir cualquier incendio que pueda declararse en ellas, a menos que el grado de aislamiento, la cantidad de combustible, la resistencia de la estructura al fuego y otros factores sean tales que cualquier incendio que pudiera declararse en dichas partes no comprometa la seguridad del helicóptero.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al helicóptero de los instrumentos, equipo y sistemas aprobados, necesarios para el empleo seguro del helicóptero en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el helicóptero dentro de sus límites de utilización. En el diseño de instrumentos y equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Parte III, se prescriben otros adicionales para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

6.1.2 El diseño de los instrumentos, equipo y sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos serán tales que:

- a) para los helicópteros de la Categoría A, exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que esta tenga en el helicóptero y sus ocupantes, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad operacional del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición operativa prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

6.1.3 Se proporcionarán los medios de advertir a la tripulación sobre condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema, de manera que les permita adoptar medidas correctivas.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal modo que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales y que ninguna falla o disfunción pueda afectar la capacidad del sistema para suministrar la energía indispensable para las operaciones seguras.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta parte, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

6.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o las/los pasajeras/os habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente y su forma de empleo estará claramente indicada.

6.4 Luces de navegación y luces anticollisión

6.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, que deben ostentar los helicópteros en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos o helipuertos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como la iluminación típica de una ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda probabilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.4.2 Las luces de los helicópteros se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que afecten negativamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.5 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos de la aeronave, especialmente los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo, estarán protegidos como corresponda contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

6.6 Protección contra el hielo

Si se exige la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el helicóptero puede volar sin peligro en todas las condiciones de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del helicóptero, se pondrán a disposición de los interesados por medio de un manual de vuelo, indicaciones y letreros, y por todo otro medio que pueda servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que puedan sobrepasarse en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. En esas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, los errores de medición a fin de que la tripulación de vuelo pueda determinar fácilmente, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso del helicóptero (véase 1.2.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límites (véase 3.5.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o las cualidades de vuelo del helicóptero o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del helicóptero y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalado en el helicóptero (véase 5.2.5 y 5.2.8.4).

7.2.5 Limitaciones del rotor

Las limitaciones de velocidad del rotor comprenderán las velocidades máxima y mínima del rotor en condiciones de motor parado (autorrotación) y de motor en marcha.

7.2.6 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el helicóptero.

7.2.7 Limitaciones diversas

Deben incluirse todas las limitaciones diversas que sean necesarias con respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales para la seguridad del helicóptero (véase 1.2.1).

7.2.8 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del helicóptero, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación que corresponda a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo debe incluir más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Parte III.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones respecto a los cuales el helicóptero haya demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del helicóptero, junto con la definición de la condición del helicóptero en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Habitualmente, la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago y el combustible utilizable; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable y la cantidad total de aceite, refrigerante del motor y líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de helicóptero considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del helicóptero.

7.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del helicóptero de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias del helicóptero de que se trate, y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance anotada.

7.5 Manual de vuelo

Se dispondrá de un manual de vuelo. En él se identificará claramente el helicóptero o serie de helicópteros específicos a los que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3, 7.4 y 7.6.1.

7.6 Indicaciones y letreros

7.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

7.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que en el servicio en tierra (remolque, reaprovisionamiento de combustible, etc.) se cometan errores que pudieran pasar inadvertidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del helicóptero en los vuelos subsiguientes.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita elaborar procedimientos para mantener el helicóptero en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del helicóptero y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— La preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de helicóptero se denomina a veces proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB) o proceso de preparación de instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento resultante de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales y se incluirán en la información de mantenimiento de 7.7.3 los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte de la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 8. RESISTENCIA AL IMPACTO Y SEGURIDAD DE LA CABINA

8.1 Generalidades

En el diseño de los helicópteros se tendrá en cuenta la resistencia al impacto, para aumentar las probabilidades de supervivencia de los ocupantes.

8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia

Se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) con el fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad para proteger razonablemente a los ocupantes en condiciones de aterrizaje de emergencia. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios con respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en la zona de las salidas de emergencia;
- d) la integridad y la posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar causas de combustión en la zona de los componentes del combustible.

8.3 Protección de la cabina contra incendios

La cabina estará diseñada de manera que proteja a los ocupantes contra incendios si se produjera alguna falla de los sistemas en vuelo o en una situación de impacto. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) la combustibilidad de los materiales del interior de la cabina;
- b) la resistencia al fuego y, para los helicópteros de una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg, la generación de humo;
- c) características de seguridad para permitir la evacuación sin riesgos; y
- d) el equipo de extinción de incendios.

8.4 Evacuación

El helicóptero tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar la evacuación de la cabina en un lapso apropiado. Los elementos que deben considerarse, en relación con el tamaño y categoría del helicóptero, incluirán:

- a) la cantidad de asientos y la configuración de los mismos;
- b) la cantidad, emplazamiento y tamaño de las salidas;
- c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas;
- d) la probabilidad de obstrucción de las salidas;
- e) el funcionamiento de las salidas; y
- f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, por ejemplo, toboganes y balsas.

8.5 Iluminación y señales

Para los helicópteros de 10 o más asientos de pasajeras/os, se proporcionará iluminación de emergencia con las características siguientes:

- a) será independiente del generador eléctrico principal;
 - b) para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se activará automáticamente en caso de pérdida de la energía normal o de choque;
 - c) habrá indicación visual de las salidas de emergencia; y
 - d) habrá iluminación tanto en el interior como en el exterior del helicóptero durante la evacuación.
-

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El helicóptero estará diseñado de manera que la operación del mismo sea segura pese a las limitaciones relacionadas con la actuación de las/los pasajeras/os y de quienes lo conducen, mantienen y atienden.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos, razón por la que es necesario asegurarse de que el helicóptero es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debido a fallas) y de que ni la tripulación ni las/los pasajeras/os se vean perjudicados por el ambiente en el que han sido ubicados durante el vuelo.

9.2 Tripulación de vuelo

9.2.1 El helicóptero estará diseñado de forma que la tripulación de vuelo pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo. Se tendrán especialmente en cuenta las diferentes condiciones de utilización del helicóptero previstas en su ambiente, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del helicóptero impone a la tripulación de vuelo será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo que puedan preverse razonablemente durante la vida útil del helicóptero, tales como las fallas de motor.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el helicóptero, se tendrán en cuenta factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad de acceso;
- c) el entorno de trabajo de la tripulación de vuelo;
- d) la normalización del puesto de pilotaje; y
- e) la facilidad de mantenimiento.

9.4 Factores del ambiente operativo

En el diseño del helicóptero se tendrá en cuenta el ambiente en que desarrolla sus actividades la tripulación de vuelo, lo cual comprende:

- a) el efecto de factores aeromédicos tales como el ruido y las vibraciones; y
 - b) el efecto de las fuerzas físicas durante el vuelo normal.
-

PARTE V. AVIONES PEQUEÑOS

PARTE VA. AVIONES DE MÁS DE 750 KG PERO QUE NO EXCEDAN DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE DICIEMBRE DE 2007 O MÁS TARDE PERO ANTES DEL 7 DE MARZO DE 2021

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los aviones indicados en 1.1.2 cuyo certificado de tipo haya sido solicitado a las autoridades competentes nacionales el 13 de diciembre de 2007 o después pero antes del 7 de marzo de 2021.

1.1.2 Excepto en las normas y los métodos recomendados en que se especifica una aplicación diferente, las normas y métodos recomendados de esta parte se aplicarán a los aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 750 kg, pero que no excedan de 5 700 kg, destinados al transporte de pasajeras/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota 1.— Los aviones que se describen en 1.1.2 se conocen en algunos Estados como aviones normales, de servicios y de la categoría de acrobacias.

Nota 2.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.3 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.2.1 de la parte II, relativo a los aviones indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.4 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del avión, comprendidos su sistema motopropulsor, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones operacionales

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el avión, su sistema motopropulsor, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el avión se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán con un margen de seguridad a fin de que sea extremadamente remota la posibilidad de un accidente.

1.2.2 Los valores límites de todo parámetro que pueda comprometer la operación segura del avión, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades, la temperatura del aire ambiente y la altitud, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, p. ej., para cada altitud y para condición de operación que resulte prácticamente posible separar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación acústica (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte II — Aviación general internacional — Aviones).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

En todas las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer su seguridad.

1.4 Pruebas de cumplimiento

Los medios por los que se demuestre el cumplimiento con los requisitos apropiados de aeronavegabilidad asegurarán que en cada caso la precisión alcanzada proporcione una garantía razonable de que el avión, sus componentes y el equipo se ajustan a los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con uno, o más aviones del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien mediante cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del avión, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del avión para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo suficientes datos de performance del avión para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del avión a base de los valores, apropiados para el vuelo propuesto, de los parámetros pertinentes de utilización, con objeto de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que el avión alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.2 Para alcanzar la performance anotada para el avión se tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no se requerirán habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre actuación humana.

2.2.3 La performance anotada del avión será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del avión cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

Se anotará una performance mínima para aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue de más de 2 721 kg, de la manera siguiente:

- a) con las masas anotadas máximas (véase 2.2.7) de despegue y aterrizaje en función de la elevación del aeródromo, o de la altitud de presión, en atmósfera tipo o en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma; y
- b) para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua en calma,

el avión podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.5 a) y 2.2.6 a) respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del recorrido en la pista o en el agua.

Nota.— Esta norma permite que se anoten en el manual de vuelo del avión la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje respecto, por ejemplo:

- a la elevación del aeródromo, o
- a la altitud de presión a nivel del aeródromo, o
- a la altitud de presión y la temperatura atmosférica a nivel del aeródromo,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance del avión.

2.2.5 Despegue

- a) En el caso de aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue superior a 2 721 kg, después de terminar el período durante el cual puede utilizar la potencia o empuje de despegue, el avión podrá continuar subiendo, con el motor crítico inactivo y el motor o los motores restante(s) funcionando dentro de sus limitaciones de potencia o empuje continuos máximos, hasta una altura que pueda mantener y en la cual pueda seguir volando con seguridad y aterrizar.
- b) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se han anotado los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

2.2.6 Aterrizaje

- a) Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, en el caso de aviones con un motor, o una hélice, o de aviones con más de un motor que no puedan mantener una pendiente ascensional positiva después de una falla en un motor, el diseño permitirá, en el caso de falla del motor o hélice, que el avión se pueda conducir hacia un aterrizaje forzoso seguro en condiciones favorables.
- b) En el caso de aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue superior a 2 721 kg, partiendo de la configuración de aproximación y con el motor crítico inactivo, en caso de aproximación frustrada, el avión podrá continuar el vuelo hasta el punto desde el que pueda iniciar una nueva aproximación.
- c) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el avión podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

2.2.7 Anotación de los datos de performance

Se establecerán los datos de performance y se anotarán en el manual de vuelo para proporcionar una relación satisfactoria entre la performance del avión y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y anotarán para las fases que se indican a continuación dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento, pendiente de la superficie de despegue y de aterrizaje para aviones terrestres; condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones; y cualquier otra variable de utilización para la cual deba certificarse el avión.

- a) *Despegue*. Los datos de performance de despegue incluirán la distancia necesaria para despegar y ascender hasta una altura seleccionada por encima de la superficie de despegue. Se determinará para cada masa, altitud y temperatura dentro de los límites operacionales establecidos para despegue con:
- potencia de despegue en cada motor;
 - flaps de ala en la posición de despegue; y
 - tren de aterrizaje desplegado.
- b) *En ruta*. En el caso de aviones con más de un motor, la performance en ruta será la performance de ascenso (o descenso) con el avión en la configuración de en ruta con el motor crítico inactivo. El motor o los motores en funcionamiento no sobrepasarán la potencia o el empuje continuos máximos.
- c) *Aterrizaje*. La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación, a una altura seleccionada por encima de la superficie de aterrizaje, hasta el punto de dicha superficie en que el avión queda completamente parado o, para un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida que sea satisfactoria. El punto seleccionado por encima de la superficie de aterrizaje y la velocidad de aproximación guardarán la relación apropiada con tales procedimientos de utilización. Esta distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario. En este caso, la altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje, la velocidad de aproximación y el margen de distancia estarán adecuadamente relacionados entre sí y preverán tanto los métodos normales de utilización como las variaciones razonables de los mismos.

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El avión cumplirá con las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el avión.

2.3.2 Manejabilidad

2.3.2.1 El avión se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar suavemente de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del avión), sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el avión durante todas las fases de vuelo y en las configuraciones del avión para las que esté anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y también asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.2.2 *Manejabilidad en tierra (o agua)*. El avión podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje (o deslice), despegue y aterrizaje (o amaraje) en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Manejabilidad en el despegue*. El avión podrá gobernarse en caso de falla repentina del grupo motor crítico en cualquier punto del despegue.

2.3.2.4 *Velocidad de despegue con margen de seguridad*. Las velocidades de despegue con margen de seguridad supuestas para determinar la performance del avión durante el despegue (después de abandonar el suelo o el agua), proporcionarán un margen adecuado por encima de la velocidad de pérdida y de la velocidad mínima a que el avión continúa siendo gobernable después de la falla súbita del motor crítico.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del avión serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Esto se aplicará tanto en la utilización normal como en las condiciones inherentes a la falla de uno o más motores para los que se han establecido características de performance.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del avión en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidad del avión) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero, la estabilidad del avión no será tal que exija fuerza excesiva por parte del piloto ni que resulte perjudicada la seguridad del avión por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia. La estabilidad se puede alcanzar por medios naturales o artificiales, o una combinación de ambos. En los casos en que es necesaria la estabilidad artificial para mostrar conformidad con las normas de esta parte, se demostrará que es extremadamente improbable que se produzca una falla o condición que exija aptitudes o fuerza excepcionales del piloto para recuperar la estabilidad del avión.

2.4.2 Pérdida

2.4.2.1 *Aviso de entrada en pérdida.* Cuando el avión se aproxime a una pérdida, tanto en vuelo en línea recta como en los virajes, el piloto dispondrá de una indicación clara e inconfundible de entrada en pérdida con el avión en todas las configuraciones y regímenes de potencia o empuje permisibles, excepto en aquellos que no se consideran esenciales para el vuelo seguro. El aviso de entrada en pérdida y otras características del avión serán tales que permitan al piloto evitar la pérdida después de recibir el aviso de entrada en la misma y, sin alterar la potencia o el empuje del motor, seguir manteniendo el pleno control del avión.

2.4.2.2 *Comportamiento después de la pérdida.* En cualquier configuración y en cualquier nivel de potencia o empuje en que se considere que la facilidad de restablecimiento de una pérdida es fundamental, el comportamiento del avión inmediatamente después de la pérdida no será tal que haga difícil un restablecimiento rápido sin sobrepasar los límites de velocidad aerodinámica o de resistencia del avión.

2.4.2.3 *Velocidades de pérdida.* Se establecerán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas de vuelo uniforme en las configuraciones correspondientes a cada fase de vuelo (p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje). Uno de los valores de potencia o empuje utilizados al establecer las velocidades de pérdida no será mayor que el necesario para producir una tracción nula a una velocidad un poco superior a la de pérdida.

2.4.3 Flameo y vibraciones

2.4.3.1 Se demostrará mediante ensayos y análisis adecuados, o cualquier combinación aceptable de los mismos, que ninguna parte del avión está expuesta a flameo ni a vibración excesiva, cualquiera sea la configuración del avión, y en todas las condiciones de velocidad dentro de los límites de utilización del avión (véase 1.2.2). No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que causen daños en la estructura del avión.

2.4.3.2 No habrá vibraciones o sacudidas tan fuertes que interfieran con el mando del avión o que produzcan fatiga excesiva a la tripulación de vuelo.

Nota.— Las sacudidas que sirven de aviso de entrada en pérdida se consideran convenientes y no se trata de eliminar este tipo de sacudidas.

2.4.4 Barrenamiento

Se demostrará que el avión no muestra tendencia alguna a entrar accidentalmente en barrena durante el vuelo normal. Si a causa del diseño se permite entrar en barrena o ello es accidentalmente posible en aviones con un solo motor, se demostrará que con la utilización normal de los mandos y sin la utilización de aptitudes excepcionales del piloto el avión puede recuperarse dentro de los límites de recuperación adecuados.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

La estructura del avión estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo, con objeto de evitar fallas catastróficas durante su vida útil.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 ninguna parte de la estructura del avión sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del avión podrá soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para las cuales se haya diseñado que la estructura del avión puede resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas. Para evitar excesos involuntarios a causa de perturbaciones o variaciones atmosféricas, las velocidades aerodinámicas de cálculo proporcionarán un margen suficiente para establecer velocidades aerodinámicas límites de utilización práctica. Además, las velocidades aerodinámicas de diseño serán lo suficientemente superiores a la velocidad de pérdida del avión, como para impedir la pérdida de control de este en aire turbulento. Se debe prestar atención a la velocidad de diseño para maniobras, velocidad crucero, velocidad de picado y todas las demás velocidades aerodinámicas de diseño necesarias para configuraciones con mando de ascenso rápido u otros dispositivos especiales.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo se incluirán, como parte de los límites de utilización (véase 7.2), las velocidades aerodinámicas límites basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1.

3.6 Resistencia

3.6.1 Todos los componentes estructurales estarán diseñados para resistir las cargas máximas previstas en servicio bajo todas las condiciones de funcionamiento anticipadas sin ocasionar fallas, distorsiones permanentes o pérdida de la funcionalidad. Al determinar estas cargas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la vida útil prevista del avión;
- b) las perspectivas de ráfagas verticales y horizontales, tomando en consideración las variaciones que se esperen en las misiones a realizar y las configuraciones de la carga;
- c) la gama de maniobras, teniendo en cuenta la diversidad de misiones y las configuraciones de carga;
- d) las cargas asimétricas y simétricas;
- e) las cargas en tierra y en agua, lo que comprende las cargas que representan el rodaje, el aterrizaje, el despegue y el manejo en tierra o en agua;
- f) la gama de velocidades del avión, teniendo en cuenta las características del mismo y las limitaciones operativas;
- g) las cargas por vibración y sacudidas;
- h) la corrosión u otra degradación, a causa del mantenimiento que se haya dado, y de otros factores operativos; y
- i) toda otra carga, tal como las cargas de control de vuelo, de presurización de cabina, de los motores, o las cargas dinámicas debidas a cambios en la configuración del régimen estable.

3.6.2 Las cargas de aire, inercia y de otra índole resultantes de las condiciones específicas de carga, se distribuirán de manera que se aproximen estrechamente a las condiciones reales o que las representen con un margen moderado.

3.7 Supervivencia

El avión estará diseñado de forma que ofrezca a sus ocupantes la protección máxima posible en el caso de falla estructural, o en el de daños a consecuencia del impacto con tierra, agua o un objeto. Como mínimo, se tomará en cuenta lo siguiente:

- a) la absorción de energía por la célula de la aeronave, los asientos y sujeciones de los ocupantes; y
- b) que permita la evacuación en el plazo más corto posible.

3.8 Duración estructural

La estructura del avión se ajustará, siempre que sea posible, a los principios de tolerancia a los daños, vida segura o a prueba de fallas y deberá evitar una falla con resultados catastróficos durante la vida útil, teniendo en cuenta:

- a) el medio ambiente previsto;
- b) las cargas previstas repetitivas que se aplican durante el servicio;
- c) las vibraciones previstas como resultado de la interacción aerodinámica o de origen interno;
- d) los ciclos térmicos;
- e) los daños accidentales y de fuente discreta;
- f) la posible corrosión u otra degradación;
- g) el mantenimiento prescrito; y
- h) las reparaciones estructurales probables.

3.9 Factores especiales

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuyas resistencias estén sujetas a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y la construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del avión funcionarán de un modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones apropiadas, o de ambos modos. En ellos se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre los principios relativos a factores humanos.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

Se demostrará el funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización segura del avión, con el fin de asegurarse de que funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de dichas partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del avión que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable con respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.

4.1.6 Disposiciones sobre inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesarios de las partes del avión que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará especial atención a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental, inclusive la prevención de armado incorrecto, y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control.
- 1) Cada mando y sistema de mandos funcionará con facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función.
 - 2) Cada elemento de cada sistema de control de vuelo estará diseñado o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de que se arme incorrectamente y que pueda provocar una falla del sistema.
- b) *Capacidad de supervivencia de los sistemas.* Los sistemas de los aviones se diseñarán y dispondrán de manera de maximizar la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o a los sistemas del avión.
- c) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación debido a la fatiga, confusión o interferencia. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.
- d) *Campo visual del piloto.* La disposición del compartimiento de la tripulación de vuelo permitirá obtener un campo visual lo bastante amplio, claro y sin distorsiones como para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramientos y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características del diseño del parabrisas permitirán, en condiciones de precipitaciones de lluvia moderadas, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.
- e) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que o bien impidan automáticamente o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro el avión. Se dispondrá lo conveniente para que las instalaciones esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o de los sistemas, en la medida en que tal falla esté prevista en las limitaciones de performance y de operaciones específicas en las normas de este Anexo y del Anexo 6, Partes I y II.
- f) *Precauciones contra incendios.* El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio.
- g) *Protección del compartimiento de la carga.*
- 1) Las fuentes de calor dentro del compartimiento que puedan prender fuego a la carga o al equipaje deberán estar protegidas o aisladas para evitar la ignición; y
 - 2) los compartimientos de carga y equipaje se construirán con materiales que sean como mínimo resistentes a las llamas.
- h) *Protección de los ocupantes.* En el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.

4.3 Aeroelasticidad

El avión no tendrá flameo, divergencia estructural, inversión de los mandos, pérdida del control debido a deformaciones estructurales ni efectos aeroelásticos a cualquier velocidad prevista en el marco del diseño o incluso más allá del mismo, de manera que se cumpla lo dispuesto en 1.2.1. Se tendrán en cuenta las características del avión.

4.4 Comodidad de los ocupantes

4.4.1 Asientos y sujeciones

Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con las estructuras que les rodean durante las operaciones del avión.

4.4.2 La cabina

Los sistemas de ventilación, calefacción y presurización, cuando corresponda, estarán diseñados para proporcionar en la cabina un ambiente adecuado durante el vuelo y las operaciones previstas en tierra o en agua. Los sistemas estarán pensados teniendo también en cuenta las condiciones de emergencia posibles.

4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.5.1 La conexión eléctrica y la protección contra los rayos y la electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán al avión, a sus sistemas y, a sus ocupantes y a quienes entren en contacto con el avión en tierra o agua, contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electrostática.

4.5.2 El avión estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del avión.

4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia

4.6.1 En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.

4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión para pasajeras/os y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.

4.7 Manejo en tierra

Se definirán disposiciones y procedimientos en el diseño para el manejo seguro en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos). Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquiera limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el avión como unidad principal de propulsión.

5.2 Hélices

Las normas de la parte VII de este Anexo se aplicarán a cada hélice que se utiliza en el avión.

5.3 Instalación de sistemas motopropulsores

5.3.1 Cumplimiento de las limitaciones de los motores y las hélices

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y las hélices (cuando las haya) puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en el manual de vuelo, el avión podrá utilizarse sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y las hélices, de conformidad con este capítulo y con las partes VI y VII.

5.3.2 Control de la rotación de los motores

En los casos en que la rotación continuada de un motor que ha fallado pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural, se tomarán las medidas adecuadas para que la tripulación pueda detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.3.3 Instalación de un motor de turbina

Para la instalación de un motor de turbina:

- a) en el diseño se reducirán al mínimo los riesgos para el avión en el caso de que fallen las partes giratorias del motor o que un incendio del motor se propague a la caja del mismo; y
- b) la instalación de un sistema motopropulsor estará diseñada para dar una seguridad razonable de que mientras el avión se halle en servicio no se sobrepasarán las limitaciones operacionales del motor que afecten negativamente a la integridad estructural de las partes giratorias.

5.3.4 Nueva puesta en marcha del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada.

5.3.5 Disposición y funcionamiento

5.3.5.1 *Independencia de los motores.* Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, el sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros y de forma que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor y de los demás sistemas en la que cualquier falla, a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota, no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

5.3.5.2 *Independencia de los motores y sistemas asociados.* Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrán y se aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o ninguna falla o disfunción (incluida la destrucción causada por un incendio en el compartimiento del motor) de un sistema que pueda afectar al motor (salvo un tanque de combustible si solo se ha instalado uno):

- a) impida que el motor o los motores restante(s) continúe(n) operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera que un miembro de la tripulación de vuelo tome medidas inmediatas para continuar operando en condiciones de seguridad.

5.3.5.3 *Vibración de la hélice.* Se determinarán los esfuerzos de vibración de la hélice y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el avión.

5.3.5.4 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración estará en condiciones de mantener la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.3.1) a temperaturas del aire ambiente y hasta la temperatura máxima del aire correspondiente a las operaciones previstas del avión.

5.3.5.5 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados con el sistema motopropulsor podrán alimentar cada motor de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., potencia o empuje del motor, actitudes del avión y aceleraciones, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.3.5.6 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general que figura en 4.2 f), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Estas partes se aislarán, con materiales incombustibles, de otras partes del avión en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro de la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de los líquidos inflamables a dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de esa parte, incluso la estructura de apoyo, será incombustible o estará protegido contra incendios.
- c) *Detección de incendios.* Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios y se colocarán de forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes de los siguientes tipos de avión: aviones con más de un motor propulsados por turbina o motores cargados por turbina, o aviones en que los motores no son fácilmente visibles desde el puesto de pilotaje.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al avión de los instrumentos, equipo y sistemas aprobados, incluidos los de guía y gestión del vuelo necesarios para el empleo seguro del avión en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el avión dentro de sus límites de utilización. En el diseño de instrumentos y equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Partes I y II, se prescriben otros adicionales para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

6.1.2 El diseño de los instrumentos, equipo y sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos serán tales que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que esta tenga en el avión y sus ocupantes, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición de operación prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

6.1.3 Se proporcionarán medios de advertir a la tripulación sobre las condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema, de manera que les permita adoptar medidas correctivas.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal modo que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales y que ninguna falla o disfunción pueda afectar la capacidad del sistema para suministrar la energía indispensable para las operaciones seguras.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta parte, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

6.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o las/los pasajeras/os habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente y su forma de empleo estará claramente indicada.

6.4 Luces de navegación y luces anticolidión

6.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, que deben exhibir los aviones en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como la iluminación típica de una ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda posibilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal, en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.4.2 Las luces de los aviones se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que estas afecten negativamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.5 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos del avión, en particular los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo estarán protegidos contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

6.6 Protección contra el hielo

Si se exige la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el avión puede volar sin peligro en las condiciones de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio de un manual de vuelo, indicaciones y letreros, y por todo otro medio que pueda servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que se podrían sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. Estas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, para tener en cuenta los errores de medición, a fin de que la tripulación de vuelo pueda determinar fácilmente, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso (véase 1.2.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límite (véase 3.5.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del avión, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del avión y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalados en el avión (véanse 5.3.1 y 5.3.5.4).

7.2.5 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el avión.

7.2.6 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales para la seguridad operacional del avión (véase 1.2.1).

7.2.7 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del avión, teniendo en cuenta entre otras cosas las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación que corresponda a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Partes I y II.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, respecto a los cuales el avión haya demostrado que posee las cualidades para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del avión, junto con la indicación de la condición del avión en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Habitualmente, la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago, el abastecimiento de combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de avión considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del avión. Se anotarán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas en vuelo uniforme que deben establecerse de conformidad con 2.4.2.3.

7.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del avión de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias o empujes del avión y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance anotada.

7.5 Manual de vuelo

Se dispondrá de un manual de vuelo. En él se identificará claramente el avión o serie de aviones específicos a los que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3, 7.4 y 7.6.1.

7.6 Indicaciones y letreros

7.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

7.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que en el servicio en tierra (remolque, reaprovisionamiento de combustible, etc.) se cometan errores que pudieran pasar inadvertidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita elaborar procedimientos para mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del avión y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— La preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de aeronave se denomina a veces proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB) o proceso de Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales y se incluirán en la información sobre mantenimiento de 7.7.3 los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte para la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 8. RESISTENCIA AL IMPACTO Y SEGURIDAD DE LA CABINA

8.1 Generalidades

En el diseño de los aviones se tendrá en cuenta la resistencia al impacto para aumentar las probabilidades de supervivencia de los ocupantes.

8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia

8.2.1 En todas las categorías de aviones, para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado antes del 24 de febrero de 2013, se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) con el fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad de forma de elevar al máximo las probabilidades de supervivencia de los ocupantes. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios con respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en las zonas de las salidas de emergencia;
- d) la integridad y posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar fuentes de ignición.

8.2.2 Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) con el fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad para proteger a los ocupantes en condiciones de aterrizaje de emergencia. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios con respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en las zonas de las salidas de emergencia;
- d) la integridad y posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar fuentes de ignición.

8.3 Protección de la cabina contra incendios

La cabina estará diseñada de manera que proteja a los ocupantes contra incendios si se produjera alguna falla de los sistemas de vuelo o en una situación de impacto. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) la combustibilidad de los materiales del interior de la cabina;
- b) la resistencia al fuego y la generación de humos y gases tóxicos;
- c) medidas de seguridad para permitir la evacuación sin riesgos; y
- d) el equipo de detección y extinción de incendios.

8.4 Evacuación

El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar la evacuación de la cabina en un lapso apropiado. Los elementos que deben considerarse, en relación con el tamaño del avión, incluirán:

- a) la cantidad de asientos y la configuración de los mismos;
- b) la cantidad, emplazamiento y tamaño de las salidas;
- c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas;
- d) la probabilidad de obstrucción de las salidas;
- e) el funcionamiento de las salidas; y
- f) la ubicación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, por ejemplo, balsas.

8.5 Iluminación y señales

Si se instala iluminación de emergencia, tendrá las siguientes características:

- a) será independiente del generador eléctrico principal;
- b) se activará automáticamente en caso de pérdida de la energía normal o de choque;
- c) habrá indicación visual de las salidas de emergencia;
- d) habrá iluminación tanto en el interior como en el exterior del avión durante la evacuación; y
- e) no ha de constituir un peligro más en el caso de derrame de combustible, aterrizajes de emergencia e impactos de escasa importancia.

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El avión estará diseñado de manera que la operación del mismo sea segura pese a las limitaciones relacionadas con las/los pasajeras/os y de quienes lo conducen, mantienen y atienden.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos, razón por la que es necesario asegurarse de que el avión es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debido a fallas) y de que ni la tripulación ni las/los pasajeras/os se vean perjudicados por el ambiente en el que han sido ubicados durante el vuelo.

9.2 Tripulación de vuelo

9.2.1 El avión estará diseñado de forma que la tripulación pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo. Se tendrán en cuenta las diferentes condiciones de utilización del avión previstas en su ambiente, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del avión impone a la tripulación de vuelo será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo y que puedan preverse razonablemente durante la vida útil del avión, tales como la falla controlada de motor o el encuentro con cizalladura del viento.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el avión, se tendrán en cuenta factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad del acceso;
- c) el entorno de trabajo de la tripulación de vuelo;
- d) la normalización del puesto de pilotaje; y
- e) la facilidad de mantenimiento.

9.4 Factores ambientales relativos al funcionamiento

En el diseño del avión se tendrá en cuenta el ambiente en el que se desenvuelve la tripulación de vuelo, lo cual comprende:

- a) el efecto de factores aeromédicos, tales como el nivel de oxígeno, la temperatura, la humedad, el ruido y las vibraciones;
 - b) el efecto de las fuerzas físicas durante el vuelo normal;
 - c) el efecto de los vuelos prolongados a gran altitud; y
 - d) el bienestar físico.
-

**PARTE VB. AVIONES QUE NO EXCEDAN DE 5 700 KG
PARA LOS QUE SE HAYA SOLICITADO LA CERTIFICACIÓN
EL 7 DE MARZO DE 2021 O MÁS TARDE**

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los aviones indicados en 1.1.2 cuyo certificado de tipo haya sido solicitado a las autoridades competentes nacionales el 7 de marzo de 2021 o después de esa fecha.

1.1.2 Excepto en las normas y los métodos recomendados en que se especifica una aplicación diferente, las normas y métodos recomendados de esta parte se aplicarán a los aviones de masa máxima certificada de despegue que no excedan de 5 700 kg destinados al transporte de pasajeras/os, carga o correo en la navegación aérea internacional.

Nota 1.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran textos de orientación sobre los niveles de seguridad operacional apropiados para el mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes a niveles de riesgo aceptables.

Nota 2.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.3 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.2.1 de la parte II, relativo a los aviones indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.4 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del avión, comprendidos su sistema motopropulsor, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones operacionales

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el avión, su sistema motopropulsor, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el avión se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán con un margen de seguridad a fin de que sea extremadamente remota la posibilidad de un accidente.

1.2.2 Los valores límites de todo parámetro que pueda comprometer la operación segura del avión, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades, la temperatura del aire ambiente y la altitud, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, p. ej., para cada altitud y para condición de operación que resulte prácticamente posible separar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación acústica (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves y el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte II — Aviación general internacional — Aviones).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

En todas las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer su seguridad.

1.4 Pruebas de cumplimiento

Los medios por los que se demuestre el cumplimiento con los requisitos apropiados de aeronavegabilidad asegurarán que en cada caso la precisión alcanzada proporcione una garantía razonable de que el avión, sus componentes y el equipo se ajustan a los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

Nota.— En el Doc 9760 figuran textos de orientación sobre el enfoque de proporcionalidad para garantizar en forma razonable el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con uno, o más aviones del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien mediante cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del avión, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del avión para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y proporcionarán en el manual de vuelo suficientes datos de performance del avión para suministrar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa máxima total del avión al momento del despegue que permitiría que el vuelo se realice con una certidumbre razonable de que el avión alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo, teniendo en cuenta los valores de los parámetros operacionales propios del vuelo propuesto.

2.2.2 Para alcanzar la performance anotada para el avión se tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no se requerirán habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre la actuación humana.

2.2.3 La performance anotada del avión será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del avión cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

Se anotará una performance mínima para aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue de más de 2 721 kg, de la manera siguiente:

- a) con las masas anotadas máximas (véase 2.2.7) de despegue y aterrizaje en función de la elevación del aeródromo, o de la altitud de presión, en atmósfera tipo o en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma; y
- b) para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua en calma,

el avión podrá realizar las performances mínimas especificadas en 2.2.5 a) y 2.2.6 a) respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del recorrido en la pista o en el agua.

Nota.— Esta norma permite que se anoten en el manual de vuelo del avión la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje respecto, por ejemplo:

- a la elevación del aeródromo, o
- a la altitud de presión a nivel del aeródromo, o
- a la altitud de presión y la temperatura atmosférica a nivel del aeródromo,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance del avión.

2.2.5 Despegue

- a) En el caso de aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue superior a 2 721 kg, después de terminar el período durante el cual puede utilizar la potencia o empuje de despegue, el avión podrá continuar subiendo, con el motor crítico inactivo y el motor o los motores restante(s) funcionando dentro de sus limitaciones de potencia o empuje continuos máximos, hasta una altura que pueda mantener y en la cual pueda seguir volando con seguridad y aterrizar.
- b) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para asegurar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se han anotado los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

2.2.6 Aterrizaje

- a) Para los helicópteros cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, en el caso de aviones con un motor, o una hélice, o de aviones con más de un motor que no puedan mantener una pendiente ascensional positiva después de una falla en un motor, el diseño permitirá, en el caso de falla del motor o hélice, que el avión se pueda conducir hacia un aterrizaje forzoso seguro en condiciones favorables.
- b) En el caso de aviones con más de un motor propulsados por turbinas o que tienen una masa máxima certificada de despegue superior a 2 721 kg, partiendo de la configuración de aproximación y con el motor crítico inactivo, en caso de aproximación frustrada, el avión podrá continuar el vuelo hasta el punto desde el que pueda iniciar una nueva aproximación.
- c) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el avión podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

2.2.7 Anotación de los datos de performance

Se establecerán los datos de performance y se anotarán en el manual de vuelo para proporcionar una relación satisfactoria entre la performance del avión y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y anotarán para las fases que se indican a continuación dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento, pendiente de la superficie de despegue y de aterrizaje para aviones terrestres; condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones; y cualquier otra variable de utilización para la cual deba certificarse el avión.

- a) *Despegue*. Los datos de performance de despegue incluirán la distancia necesaria para despegar y ascender hasta una altura seleccionada por encima de la superficie de despegue. Se determinará para cada masa, altitud y temperatura dentro de los límites operacionales establecidos para despegue con:
- potencia de despegue en cada motor;
 - flaps de ala en la posición de despegue; y
 - tren de aterrizaje desplegado.
- b) *En ruta*. En el caso de aviones con más de un motor, la performance en ruta será la performance de ascenso (o descenso) con el avión en la configuración de en ruta con el motor crítico inactivo. El motor o los motores en funcionamiento no sobrepasarán la potencia o el empuje continuos máximos.
- c) *Aterrizaje*. La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación, a una altura seleccionada por encima de la superficie de aterrizaje, hasta el punto de dicha superficie en que el avión queda completamente parado o, para un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida que sea satisfactoria. El punto seleccionado por encima de la superficie de aterrizaje y la velocidad de aproximación guardarán la relación apropiada con tales procedimientos de utilización. Esta distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario. En este caso, la altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje, la velocidad de aproximación y el margen de distancia estarán adecuadamente relacionados entre sí y preverán tanto los métodos normales de utilización como las variaciones razonables de los mismos.

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El avión cumplirá con las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el avión.

2.3.2 Manejabilidad

2.3.2.1 El avión se gobernará y maniobrá en todas las condiciones de utilización previstas y se podrá pasar suavemente de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del avión), sin requerir habilidad, vigilancia ni fuerza excepcionales por parte del piloto, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá una técnica para gobernar con seguridad el avión durante todas las fases de vuelo y en las configuraciones del avión para las que esté anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y también asegurar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.2.2 *Manejabilidad en tierra (o agua)*. El avión podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje (o deslice), despegue y aterrizaje (o amaraje) en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Manejabilidad en el despegue*. El avión podrá gobernarse en caso de falla repentina del grupo motor crítico en cualquier punto del despegue.

2.3.2.4 *Velocidad de despegue con margen de seguridad*. Las velocidades de despegue con margen de seguridad supuestas para determinar la performance del avión durante el despegue (después de abandonar el suelo o el agua), proporcionarán un margen adecuado por encima de la velocidad de pérdida y de la velocidad mínima a que el avión continúa siendo gobernable después de la falla súbita del motor crítico.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del avión serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto para mantener la condición de vuelo deseada no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Esto se aplicará tanto en la utilización normal como en las condiciones inherentes a la falla de uno o más motores para los que se han establecido características de performance.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del avión en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidad del avión) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero, la estabilidad del avión no será tal que exija fuerza excesiva por parte del piloto ni que resulte perjudicada la seguridad del avión por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia. La estabilidad se puede alcanzar por medios naturales o artificiales, o una combinación de ambos. En los casos en que es necesaria la estabilidad artificial para mostrar conformidad con las normas de esta parte, se demostrará que es extremadamente improbable que se produzca una falla o condición que exija aptitudes o fuerza excepcionales del piloto para recuperar la estabilidad del avión.

2.4.2 Pérdida

2.4.2.1 *Aviso de entrada en pérdida.* Cuando el avión se aproxime a una pérdida, tanto en vuelo en línea recta como en los virajes, el piloto dispondrá de una indicación clara e inconfundible de entrada en pérdida con el avión en todas las configuraciones permisibles, excepto en aquellos que no se consideran esenciales para el vuelo seguro. El aviso de entrada en pérdida y otras características del avión serán tales que permitan al piloto evitar la pérdida después de recibir el aviso de entrada en la misma y, sin alterar la potencia o el empuje del motor, seguir manteniendo el pleno control del avión.

2.4.2.2 *Comportamiento después de la pérdida.* En cualquier configuración y en cualquier nivel de potencia o empuje en que se considere que la facilidad de restablecimiento de una pérdida es fundamental, el comportamiento del avión inmediatamente después de la pérdida no será tal que haga difícil un restablecimiento rápido sin sobrepasar los límites de velocidad aerodinámica o de resistencia del avión.

2.4.2.3 *Velocidades de pérdida.* Se establecerán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas de vuelo uniforme en las configuraciones correspondientes a cada fase de vuelo (p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje). Uno de los valores de potencia o empuje utilizados al establecer las velocidades de pérdida no será mayor que el necesario para producir una tracción nula a una velocidad un poco superior a la de pérdida.

2.4.3 Flameo y vibraciones

2.4.3.1 Se demostrará mediante ensayos y análisis adecuados, o cualquier combinación aceptable de los mismos, que ninguna parte del avión está expuesta a flameo ni a vibración excesiva, cualquiera sea la configuración del avión, y en todas las condiciones de velocidad dentro de los límites de utilización del avión (véase 1.2.2). No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que causen daños en la estructura del avión.

2.4.3.2 No habrá vibraciones o sacudidas tan fuertes que interfieran con el mando del avión o que produzcan fatiga excesiva a la tripulación de vuelo.

Nota.— Las sacudidas que sirven de aviso de entrada en pérdida se consideran convenientes y no se trata de eliminar este tipo de sacudidas.

2.4.4 Barrenamiento

Se demostrará que el avión no muestra tendencia alguna a entrar accidentalmente en barrena durante el vuelo normal. Si a causa del diseño se permite entrar en barrena o ello es accidentalmente posible en aviones con un solo motor, se demostrará que con la utilización normal de los mandos y sin la utilización de aptitudes excepcionales del piloto el avión puede recuperarse dentro de los límites de recuperación adecuados.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

La estructura del avión estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo, con objeto de evitar fallas catastróficas durante su vida útil.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 ninguna parte de la estructura del avión sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del avión podrá soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para las cuales se haya diseñado que la estructura del avión puede resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas. Para evitar excesos involuntarios a causa de perturbaciones o variaciones atmosféricas, las velocidades aerodinámicas de cálculo proporcionarán un margen suficiente para establecer velocidades aerodinámicas límites de utilización práctica. Además, las velocidades aerodinámicas de diseño serán lo suficientemente superiores a la velocidad de pérdida del avión, como para impedir la pérdida de control de este en aire turbulento. Se debe prestar atención a la velocidad de diseño para maniobras, velocidad crucero, velocidad de picado y todas las demás velocidades aerodinámicas de diseño necesarias para configuraciones con mando de ascenso rápido u otros dispositivos especiales.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo se incluirán, como parte de los límites de utilización (véase 7.2), las velocidades aerodinámicas límites basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1.

3.6 Resistencia

3.6.1 Todos los componentes estructurales estarán diseñados para resistir las cargas máximas previstas en servicio bajo todas las condiciones de funcionamiento anticipadas sin ocasionar fallas, distorsiones permanentes o pérdida de la funcionalidad. Al determinar estas cargas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la vida útil prevista del avión;
- b) las perspectivas de ráfagas verticales y horizontales, tomando en consideración las variaciones que se esperen en las misiones a realizar y las configuraciones de la carga;
- c) la gama de maniobras, teniendo en cuenta la diversidad de misiones y las configuraciones de carga;
- d) las cargas asimétricas y simétricas;
- e) las cargas en tierra y en agua, lo que comprende las cargas que representan el rodaje, el aterrizaje, el despegue y el manejo en tierra o en agua;
- f) la gama de velocidades del avión, teniendo en cuenta las características del mismo y las limitaciones operativas;
- g) las cargas por vibración y sacudidas;
- h) la corrosión u otra degradación, a causa del mantenimiento que se haya dado, y de otros factores operativos; y
- i) toda otra carga, tal como las cargas de control de vuelo, de presurización de cabina, de los motores, o las cargas dinámicas debidas a cambios en la configuración del régimen estable.

3.6.2 Las cargas de aire, inercia y de otra índole resultantes de las condiciones específicas de carga, se distribuirán de manera que se aproximen estrechamente a las condiciones reales o que las representen con un margen moderado.

3.7 Supervivencia

El avión estará diseñado de forma que ofrezca a sus ocupantes la protección máxima posible en el caso de falla estructural, o en el de daños a consecuencia del impacto con tierra, agua o un objeto. Como mínimo, se tomará en cuenta lo siguiente:

- a) la absorción de energía por la célula de la aeronave, los asientos y sujeciones de los ocupantes; y
- b) que permita la evacuación en el plazo más corto posible.

3.8 Duración estructural

La estructura del avión se ajustará, siempre que sea posible, a los principios de tolerancia a los daños, vida segura o a prueba de fallas y deberá evitar una falla con resultados catastróficos durante la vida útil, teniendo en cuenta:

- a) el medio ambiente previsto;
- b) las cargas previstas repetitivas que se aplican durante el servicio;
- c) las vibraciones previstas como resultado de la interacción aerodinámica o de origen interno;
- d) los ciclos térmicos;
- e) los daños accidentales y de fuente discreta;
- f) la posible corrosión u otra degradación;
- g) el mantenimiento prescrito; y
- h) las reparaciones estructurales probables.

3.9 Factores especiales

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuyas resistencias estén sujetas a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y la construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del avión funcionarán de un modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones apropiadas, o de ambos modos. En ellos se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre los principios relativos a factores humanos.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

Se demostrará el funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización segura del avión, con el fin de asegurarse de que funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de dichas partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del avión que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable con respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.

4.1.6 Disposiciones sobre inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesarios de las partes del avión que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará especial atención a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental, inclusive la prevención de armado incorrecto, y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control.
 - 1) Cada mando y sistema de mandos funcionará con facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función.
 - 2) Cada elemento de cada sistema de control de vuelo estará diseñado o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de que se arme incorrectamente y que pueda provocar una falla del sistema.
- b) *Capacidad de supervivencia de los sistemas.* Los sistemas de los aviones se diseñarán y dispondrán de manera de maximizar la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o a los sistemas del avión.
- c) *Compartimiento de la tripulación.* El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación debido a la fatiga, confusión o interferencia. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.
- d) *Campo visual del piloto.* La disposición del compartimiento de la tripulación de vuelo permitirá obtener un campo visual lo bastante amplio, claro y sin distorsiones como para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramientos y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características del diseño del parabrisas permitirán, en condiciones de precipitaciones de lluvia moderadas, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.
- e) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que o bien impidan automáticamente o bien permitan a la tripulación de vuelo hacer frente a los casos de emergencia resultantes de fallas previsibles del equipo y de los sistemas, que pudieran poner en peligro el avión. Se dispondrá lo conveniente para que las instalaciones esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o de los sistemas, en la medida en que tal falla esté prevista en las limitaciones de performance y de operaciones específicas en las normas de este Anexo y del Anexo 6, Partes I y II.
- f) *Precauciones contra incendios.* El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio.
- g) *Protección del compartimiento de la carga.*
 - 1) Las fuentes de calor dentro del compartimiento que puedan prender fuego a la carga o al equipaje deberán estar protegidas o aisladas para evitar la ignición; y
 - 2) los compartimientos de carga y equipaje se construirán con materiales que sean como mínimo resistentes a las llamas.
 - 3) **Recomendación.**— *A partir del 7 de marzo de 2025, deberían incluirse en la documentación exigida del avión y ponerse a disposición del explotador los elementos de diseño del avión correspondientes a la protección contra incendios de los compartimientos de carga y un resumen de las normas demostradas que se hayan considerado en el proceso de certificación del avión.*

- h) *Protección de los ocupantes.* En el diseño se tomarán precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.

4.3 Aeroelasticidad

El avión no tendrá flameo, divergencia estructural, inversión de los mandos, pérdida del control debido a deformaciones estructurales ni efectos aeroelásticos a cualquier velocidad prevista en el marco del diseño o incluso más allá del mismo, de manera que se cumpla lo dispuesto en 1.2.1. Se tendrán en cuenta las características del avión.

4.4 Comodidad de los ocupantes

4.4.1 Asientos y sujeciones

Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con las estructuras que les rodean durante las operaciones del avión.

4.4.2 La cabina

Los sistemas de ventilación, calefacción y presurización, cuando corresponda, estarán diseñados para proporcionar en la cabina un ambiente adecuado durante el vuelo y las operaciones previstas en tierra o en agua. Los sistemas estarán pensados teniendo también en cuenta las condiciones de emergencia posibles.

4.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.5.1 La conexión eléctrica, la protección contra electricidad estática y contra rayos, según proceda para el tipo de operación aprobada, serán tales que:

- a) protegerán al avión, a sus sistemas y, a sus ocupantes y a quienes entren en contacto con el avión en tierra o agua, contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electrostática.

4.5.2 Cuando sea apropiado para el tipo de operación aprobada, el avión estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del avión.

4.6 Medidas para el aterrizaje de emergencia

4.6.1 En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.

4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión para pasajeras/os y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.

4.7 Manejo en tierra

Se definirán disposiciones y procedimientos en el diseño para el manejo seguro en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos). Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquiera limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el avión como unidad principal de propulsión.

5.2 Hélices

Las normas de la parte VII de este Anexo se aplicarán a cada hélice que se utiliza en el avión.

5.3 Instalación de sistemas motopropulsores

5.3.1 Cumplimiento de las limitaciones de los motores y las hélices

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y las hélices (cuando las haya) puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en el manual de vuelo, el avión podrá utilizarse sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y las hélices, de conformidad con este capítulo y con las partes VI y VII.

5.3.2 Control de la rotación de los motores

En los casos en que la rotación continuada de un motor que ha fallado pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural, se tomarán las medidas adecuadas para que la tripulación pueda detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.3.3 Instalación de un motor de turbina

Para la instalación de un motor de turbina:

- a) en el diseño se reducirán al mínimo los riesgos para el avión en el caso de que fallen las partes giratorias del motor o que un incendio del motor se propague a la caja del mismo; y
- b) la instalación de un sistema motopropulsor estará diseñada para dar una seguridad razonable de que mientras el avión se halle en servicio no se sobrepasarán las limitaciones operacionales del motor que afecten negativamente a la integridad estructural de las partes giratorias.

5.3.4 Nueva puesta en marcha del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada.

5.3.5 Disposición y funcionamiento

5.3.5.1 *Independencia de los motores.* El sistema motopropulsor se dispondrá e instalará de tal forma que cada motor junto con sus sistemas asociados pueda controlarse y funcionar independientemente de los otros y de forma que haya por lo menos una disposición del sistema motopropulsor y de los demás sistemas en la que cualquier falla, a menos que la probabilidad de que se produzca sea extremadamente remota, no pueda tener como resultado una pérdida de potencia mayor que la que resultaría de la falla completa del motor crítico.

5.3.5.2 *Independencia de los motores y sistemas asociados.* Los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrán y se aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o ninguna falla o disfunción (incluida la destrucción causada por un incendio en el compartimiento del motor) de un sistema que pueda afectar al motor (salvo un tanque de combustible si solo se ha instalado uno):

- a) impida que el motor o los motores restante(s) continúe(n) operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera que un miembro de la tripulación de vuelo tome medidas inmediatas para continuar operando en condiciones de seguridad.

5.3.5.3 *Vibración de la hélice.* Se determinarán los esfuerzos de vibración de la hélice y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el avión.

5.3.5.4 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración estará en condiciones de mantener la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.3.1) a temperaturas del aire ambiente y hasta la temperatura máxima del aire correspondiente a las operaciones previstas del avión.

5.3.5.5 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados con el sistema motopropulsor podrán alimentar cada motor de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., potencia o empuje del motor, actitudes del avión y aceleraciones, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.3.5.6 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general que figura en 4.2 f), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Estas partes se aislarán, con materiales incombustibles, de otras partes del avión en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro de la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que la tripulación, en caso de incendio, pueda cerrar el paso de los líquidos inflamables a dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de esa parte, incluso la estructura de apoyo, será incombustible o estará protegido contra incendios.
- c) *Detección de incendios.* Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios y se colocarán de forma que aseguren la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes de los siguientes tipos de avión: aviones con más de un motor propulsados por turbina o motores cargados por turbina, o aviones en que los motores no son fácilmente visibles desde el puesto de pilotaje.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al avión de los instrumentos, equipo y sistemas aprobados, incluidos los de guía y gestión del vuelo necesarios para el empleo seguro del avión en las condiciones de utilización previstas. Comprenderán los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación pueda manejar el avión dentro de sus límites de utilización. En el diseño de instrumentos y equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Además de los instrumentos y equipo mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad, en el Anexo 6, Partes I y II, se prescriben otros adicionales para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

6.1.2 El diseño de los instrumentos, equipo y sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos serán tales que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que esta tenga en el avión y sus ocupantes, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición de operación prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

6.1.3 Se proporcionarán medios de advertir a la tripulación sobre las condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema, de manera que les permita adoptar medidas correctivas.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal modo que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales y que ninguna falla o disfunción pueda afectar la capacidad del sistema para suministrar la energía indispensable para las operaciones seguras.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Para los aviones cuya solicitud de certificación se haya presentado el 24 de febrero de 2013 o después de esa fecha, se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta parte, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del capítulo 4.

6.3 Equipo de seguridad y supervivencia

El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o las/los pasajeras/os habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente y su forma de empleo estará claramente indicada.

6.4 Luces de navegación y luces anticolidión

6.4.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, que deben exhibir los aviones en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como la iluminación típica de una ciudad, cielo claro estrellado, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda posibilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal, en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.4.2 Las luces de los aviones se instalarán de manera que se reduzca a un mínimo la posibilidad de que estas afecten negativamente el desempeño satisfactorio de las obligaciones de las tripulaciones de vuelo.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.4.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.5 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos del avión, en particular los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo estarán protegidos contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

6.6 Protección contra el hielo

Si se exige la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el avión puede volar sin peligro en las condiciones de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio de un manual de vuelo, indicaciones y letreros, y por todo otro medio que pueda servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que se podrían sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. Estas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, para tener en cuenta los errores de medición, a fin de que la tripulación de vuelo pueda determinar fácilmente, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso (véase 1.2.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límite (véase 3.5.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del avión, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del avión y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalados en el avión (véanse 5.3.1 y 5.3.5.4).

7.2.5 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el avión.

7.2.6 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales para la seguridad operacional del avión (véase 1.2.1).

7.2.7 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo necesario para la utilización del avión, teniendo en cuenta entre otras cosas las posibilidades de acceso de los miembros de la tripulación que corresponda a todos los mandos e instrumentos necesarios y de ejecución de los procedimientos de emergencia establecidos.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo mínima están definidas en el Anexo 6, Parte I y Parte II.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, respecto a los cuales el avión haya demostrado que posee las cualidades para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del avión, junto con la indicación de la condición del avión en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Habitualmente, la masa en vacío excluye la masa de la tripulación, la carga de pago, el abastecimiento de combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de avión considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del avión. Se anotarán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas en vuelo uniforme que deben establecerse de conformidad con 2.4.2.3.

7.4 Información referente a la performance

Se proporcionará la performance del avión de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias o empujes del avión y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a obtener la performance proporcionada.

7.5 Manual de vuelo

Se dispondrá de un manual de vuelo. En él se identificará claramente el avión o serie de aviones específicos a los que se refiere. En el manual de vuelo se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3, 7.4 y 7.6.1.

7.6 Indicaciones y letreros

7.6.1 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación durante el vuelo.

7.6.2 Se proveerán indicaciones y letreros o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que en el servicio en tierra (remolque, reaprovisionamiento de combustible, etc.) se cometan errores que pudieran pasar inadvertidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita elaborar procedimientos para mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del avión y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— La preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de aeronave se denomina a veces proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB) o proceso de Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales y se incluirán en la información sobre mantenimiento de 7.7.3 los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte para la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 8. RESISTENCIA AL IMPACTO Y SEGURIDAD DE LA CABINA

8.1 Generalidades

En el diseño de los aviones se tendrá en cuenta la resistencia al impacto para aumentar las probabilidades de supervivencia de los ocupantes.

8.2 Diseño de las cargas de los aterrizajes de emergencia

Se determinarán las cargas de los aterrizajes de emergencia (violentos) con el fin de poder diseñar el interior, los accesorios, la estructura de soporte y el equipo de seguridad para proteger a los ocupantes en condiciones de aterrizaje de emergencia. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) los efectos dinámicos;
- b) criterios con respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro;
- c) la deformación del fuselaje en las zonas de las salidas de emergencia;
- d) la integridad y posición de las células del combustible; y
- e) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar fuentes de ignición.

8.3 Protección de la cabina contra incendios

La cabina estará diseñada de manera que proteja a los ocupantes contra incendios si se produjera alguna falla de los sistemas de vuelo o en una situación de impacto. Los elementos que deben considerarse incluirán:

- a) la combustibilidad de los materiales del interior de la cabina;
- b) la resistencia al fuego y la generación de humos y gases tóxicos;
- c) medidas de seguridad para permitir la evacuación sin riesgos; y
- d) el equipo de detección y extinción de incendios.

8.4 Evacuación

El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar la evacuación de la cabina en un lapso apropiado. Los elementos que deben considerarse, en relación con el tamaño del avión, incluirán:

- a) la cantidad de asientos y la configuración de los mismos;
- b) la cantidad, emplazamiento y tamaño de las salidas;
- c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas;
- d) la probabilidad de obstrucción de las salidas;
- e) el funcionamiento de las salidas; y
- f) la ubicación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, por ejemplo, balsas.

8.5 Iluminación y señales

Si se instala iluminación de emergencia, tendrá las siguientes características:

- a) será independiente del generador eléctrico principal;
 - b) se activará automáticamente en caso de pérdida de la energía normal o de choque;
 - c) habrá indicación visual de las salidas de emergencia;
 - d) habrá iluminación tanto en el interior como en el exterior del avión durante la evacuación; y
 - e) no ha de constituir un peligro más en el caso de derrame de combustible, aterrizajes de emergencia e impactos de escasa importancia.
-

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El avión estará diseñado de manera que la operación del mismo sea segura pese a las limitaciones relacionadas con las/los pasajeras/os y de quienes lo conducen, mantienen y atienden.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos, razón por la que es necesario asegurarse de que el avión es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debido a fallas) y de que ni la tripulación ni las/los pasajeras/os se vean perjudicados por el ambiente en el que han sido ubicados durante el vuelo.

9.2 Tripulación de vuelo

9.2.1 El avión estará diseñado de forma que la tripulación pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo. Se tendrán en cuenta las diferentes condiciones de utilización del avión previstas en su ambiente, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del avión impone a la tripulación de vuelo será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo y que puedan preverse razonablemente durante la vida útil del avión, tales como la falla controlada de motor o el encuentro con cizalladura del viento.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el avión, se tendrán en cuenta factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad del acceso;
- c) el entorno de trabajo de la tripulación de vuelo;
- d) la normalización del puesto de pilotaje; y
- e) la facilidad de mantenimiento.

9.4 Factores ambientales relativos al funcionamiento

En el diseño del avión se tendrá en cuenta el ambiente en el que se desenvuelve la tripulación de vuelo, lo cual comprende:

- a) el efecto de factores aeromédicos, tales como el nivel de oxígeno, la temperatura, la humedad, el ruido y las vibraciones;
 - b) el efecto de las fuerzas físicas durante el vuelo normal;
 - c) el efecto de los vuelos prolongados a gran altitud; y
 - d) el bienestar físico.
-

PARTE VI. MOTORES

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Salvo por lo indicado a continuación, las normas de esta parte se aplican a los motores de todos los tipos que se utilizan como unidades principales de propulsión, según se exige en las partes IIIB, IVB y V. Las normas en esta parte que se aplican a un tipo de motor en la fecha de presentación de la solicitud de aprobación de tipo a la autoridad nacional competente.

Nota.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.2 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.1.1, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.2 Instalación del motor e interfaces

1.2.1 Se dará toda la información necesaria para la provisión de interfaces seguras y correctas entre el motor y la aeronave.

1.2.2 Las instrucciones de instalación especificarán las hipótesis relativas a las condiciones que pueden imponerse sobre el motor cuando se instale finalmente en una aeronave.

1.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

1.3.1 Se declararán las potencias homologadas y las condiciones de la atmósfera en las que se basan y todas las condiciones y limitaciones de utilización previstas para gobernar el funcionamiento del motor.

1.3.2 Dentro de los límites establecidos en 1.3.1, el motor producirá el empuje o la potencia que de él se exijan en todas las condiciones de vuelo requeridas, teniendo en cuenta los efectos y condiciones ambientales.

1.4 Mantenimiento de la aeronavegabilidad – información sobre el mantenimiento

1.4.1 Generalidades

Se dará información que permita desarrollar procedimientos para mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad. Esta información incluirá la que se describe en 1.4.2, 1.4.3 y 1.4.4.

1.4.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del motor y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

1.4.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá todos los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

1.4.4 Requisitos obligatorios de mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales los requisitos de mantenimiento que el Estado de diseño haya especificado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo y se incluirán en la información sobre mantenimiento indicada en 1.4.3.

CAPÍTULO 2. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

2.1 Funcionamiento

El motor se diseñará y construirá de forma que funcione en condiciones de seguridad dentro de sus límites de utilización, de conformidad con las condiciones de utilización previstas, cuando esté debidamente instalado con arreglo a las partes IIIB, IVB o V de este Anexo y, si corresponde, equipado con una hélice aprobada para la instalación.

2.2 Análisis de fallas

Para los motores de turbina, se realizará una evaluación de la seguridad operacional del motor para cerciorarse de que funciona en condiciones de seguridad en la gama completa de condiciones de utilización. Se elaborará un resumen de las fallas y combinaciones de fallas previsibles que puedan tener consecuencias peligrosas para el motor. Si la falla primaria de elementos individuales (p. ej., discos) puede provocar consecuencias peligrosas para el motor, deberá confiarse en la satisfacción de los requisitos de integridad prescritos.

2.3 Materiales y métodos de fabricación

La selección de materiales y de métodos y procesos de fabricación tendrá en cuenta el entorno operacional del motor previsto para el servicio. Los materiales y los métodos y procesos de fabricación utilizados en la construcción del motor darán como resultado un comportamiento estructural conocido y reproducible.

2.4 Integridad

La integridad del motor se demostrará a través de toda su envolvente de funcionamiento y se mantendrá durante su vida útil. Los efectos de la carga cíclica, la degradación ambiental y operacional y las probables fallas de partes subsiguientes no reducirán la integridad del motor por debajo de niveles aceptables. Se promulgarán todas las instrucciones necesarias para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.

CAPÍTULO 3. ENSAYOS

El motor tipo completará satisfactoriamente los ensayos que se estimen necesarios para verificar la validez de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas y para cerciorarse de que funcionará satisfactoriamente y con seguridad. Los ensayos comprenderán, por lo menos, las pruebas siguientes:

- a) *Calibración de potencia.* Se llevarán a cabo ensayos para establecer las características de potencia o empuje del motor cuando este sea nuevo y después de realizar los ensayos indicados en b) y c). A la terminación de todos los ensayos especificados no se habrá reducido excesivamente la potencia.
- b) *Funcionamiento.* Se realizarán ensayos para asegurar que las características de arranque, marcha lenta, aceleración, vibración, sobrevelocidad y otras son satisfactorias y para demostrar la existencia de márgenes para evitar la detonación, resonancia, flameo u otras anomalías de funcionamiento que puedan afectar al tipo de motor considerado.
- c) *Resistencia a la fatiga.* Se realizarán ensayos de duración suficiente a los regímenes de potencia, empuje, velocidad, temperatura y en otras condiciones de utilización que sean necesarios para demostrar la seguridad y estabilidad del motor. También comprenderán períodos de funcionamiento en los cuales se sobrepasarán los límites declarados, en la medida en que tales límites pueden sobrepasarse en el servicio real.
- d) *Entorno operacional.* Se realizarán ensayos para asegurar que las características del motor son satisfactorias con respecto al entorno operacional.

Nota.— El entorno operacional puede incluir choques con aves, lluvia y granizo, interferencia electromagnética y relámpagos.

PARTE VII. HÉLICES

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte se aplicarán a todos los tipos de hélices, según se exige en las partes IIIB y V. Las normas en esta parte que se aplican a una hélice en la fecha de presentación de la solicitud de aprobación de tipo a la autoridad nacional competente.

Nota.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la parte II, estas normas serán complementadas con requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.2 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado para las hélices, como se menciona en 1.1.1, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.2 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y todas las limitaciones y condiciones de utilización previstas para gobernar el funcionamiento de la hélice.

1.3 Mantenimiento de la aeronavegabilidad – información sobre el mantenimiento

1.3.1 Generalidades

Se dará información que permita desarrollar procedimientos para mantener la hélice en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 1.3.2, 1.3.3 y 1.3.4.

1.3.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción de la hélice y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos.

1.3.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

1.3.4 Requisitos de mantenimiento obligatorios
resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales los requisitos de mantenimiento que el Estado de diseño haya especificado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo y se incluirán en la información sobre mantenimiento indicada en 1.3.3.

CAPÍTULO 2. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

2.1 Funcionamiento

El conjunto completo de la hélice se diseñará y construirá de forma que funcione en condiciones de seguridad dentro de sus límites de utilización y de acuerdo con las condiciones de utilización previstas, cuando se instale con arreglo a las partes IIIB y V de este Anexo y se demuestre que no es peligroso.

2.2 Análisis de fallas

Se realizará una evaluación de la seguridad operacional de la hélice para cerciorarse de que funciona en forma segura en la gama completa de condiciones de utilización. Se elaborará un resumen de las fallas que podrían tener consecuencias peligrosas para la hélice. Si la falla primaria de elementos individuales (p. ej., palas) puede provocar consecuencias peligrosas para la hélice, se confiará en la satisfacción de los requisitos de integridad prescritos.

2.3 Materiales y métodos de fabricación

La selección de materiales y de métodos y procesos de fabricación tendrá en cuenta el entorno operacional de la hélice previsto para el servicio. Los materiales, métodos y procesos de fabricación utilizados en la construcción de la hélice darán como resultado un comportamiento estructural conocido y reproducible.

2.4 Mando e indicación del paso

2.4.1 Ninguna pérdida del mando del paso normal de la hélice provocará una sobrevelocidad peligrosa en las condiciones de utilización previstas.

2.4.2 Ninguna falla o malfuncionamiento individual del sistema de control de la hélice durante el funcionamiento normal o de emergencia dará como resultado un desplazamiento no intencional de las palas de la hélice a una posición por debajo de la posición de paso mínimo durante el vuelo. La falla de elementos estructurales no debe considerarse si se demuestra que la ocurrencia de dicha falla es extremadamente remota.

CAPÍTULO 3. ENSAYOS E INSPECCIONES

3.1 Ensayo de retención de las palas

Los conjuntos completos de hélice con palas desmontables se someterán a una carga centrífuga con suficiente margen para cerciorarse de que el sistema de retención del cubo y las palas funcionará satisfactoriamente y en condiciones de seguridad con las cargas previstas para el servicio en todas las condiciones de funcionamiento previstas.

3.2 Ensayos operacionales y de resistencia

La hélice completará satisfactoriamente los ensayos que se consideren necesarios para garantizar que funcione satisfactoriamente y con seguridad dentro de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas. Los ensayos comprenderán, por lo menos, las pruebas siguientes:

- a) *Funcionamiento*. Se realizarán ensayos para demostrar que el sistema de mando del paso funciona en forma adecuada y fiable.
 - b) *Resistencia a la fatiga*. Se realizarán ensayos de duración suficiente a los regímenes de potencia, velocidad y en otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la fiabilidad y estabilidad de la hélice.
 - c) *Entorno operacional*. Excepto para las hélices de madera de paso fijo, se demostrará, mediante ensayos o análisis basados en pruebas o experiencia con diseños similares, que la hélice es capaz de soportar el impacto probable de un ave o un rayo sin provocar un efecto peligroso para la hélice.
-

PARTE VIII. AVIONES PILOTADOS A DISTANCIA

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los aviones pilotados a distancia cuyo certificado de tipo haya sido solicitado a las autoridades nacionales competentes el 26 de noviembre de 2026 o después de esa fecha.

Nota 1.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la Parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

Nota 2.— Las disposiciones de esta parte complementan los SARP del Anexo 6 relativos a la operación de aviones pilotados a distancia.

1.1.2 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.2.1 de la Parte II relativo a los aviones pilotados a distancia indicados en 1.1.1 equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.3 A menos que se indique otra cosa, las normas se aplican a la totalidad del avión pilotado a distancia, comprendidos sus sistemas motopropulsores, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones operacionales

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el avión pilotado a distancia, su sistema motopropulsor, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el avión pilotado a distancia se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Las limitaciones se establecerán con un margen de seguridad a fin de que sea extremadamente remota la posibilidad de un accidente.

1.2.2 Los valores límites de todo parámetro que pueda comprometer la operación segura del avión pilotado a distancia, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades, la temperatura del aire ambiente, la altitud y la performance del enlace C2 se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, p. ej., para cada altitud y para condición de operación que resulte prácticamente posible separar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación acústica (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves y el Anexo 6 — Operación de aeronaves).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

En todas las condiciones de utilización previstas, el avión pilotado a distancia no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer su seguridad.

1.4 Pruebas de cumplimiento

Los medios por los que se demuestre el cumplimiento de los requisitos apropiados de aeronavegabilidad garantizarán que en cada caso la precisión alcanzada proporcione certeza razonable de que el avión pilotado a distancia, sus componentes y el equipo se ajustan a los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con uno o más aviones pilotados a distancia del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien mediante cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 La conformidad con cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del avión pilotado a distancia, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desee obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del avión pilotado a distancia para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo del avión pilotado a distancia suficientes datos de performance del avión pilotado a distancia para suministrar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del avión pilotado a distancia con base en los valores, propios del vuelo propuesto, de los parámetros operacionales pertinentes, a fin de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que se logre la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.2 Para alcanzar la performance anotada para el avión pilotado a distancia se tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no se requerirán habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo a distancia.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

2.2.3 La performance anotada del avión pilotado a distancia será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del avión pilotado a distancia cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

Se anotará una performance mínima para aviones pilotados a distancia con más de un motor:

- a) con las masas anotadas máximas (véase 2.2.7) de despegue y aterrizaje en función de la elevación del aeródromo, o de la altitud de presión, en atmósfera tipo o en condiciones meteorológicas especificadas con aire en calma; y
- b) para hidroaviones, en condiciones especificadas de agua en calma, el avión pilotado a distancia podrá realizar las actuaciones mínimas especificadas en 2.2.5 a) y 2.2.6 a) respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del recorrido en la pista o en el agua.

Nota.— Esta norma permite que se anoten en el manual de vuelo del avión pilotado a distancia la masa máxima de despegue y la masa máxima de aterrizaje respecto, por ejemplo:

- a la elevación del aeródromo, o
- a la altitud de presión a nivel del aeródromo, o
- a la altitud de presión y la temperatura atmosférica a nivel del aeródromo,

de manera que sean fácilmente utilizables cuando se apliquen los códigos nacionales sobre limitaciones de utilización de la performance del avión pilotado a distancia.

2.2.5 Despegue

- a) En el caso de aviones pilotados a distancia con más de un motor, después de terminar el período durante el cual puede utilizar la potencia o empuje de despegue, el avión pilotado a distancia podrá continuar subiendo, con el motor crítico inactivo y el motor o los motores restante(s) funcionando dentro de sus limitaciones de potencia o empuje continuos máximos, hasta una altura que pueda mantener y en la cual mantenga condiciones de seguridad para la continuación del vuelo y el aterrizaje.
- b) La performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para garantizar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se han anotado los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.

Nota.— En 11.3 de esta parte figuran los SARP relacionados con aviones pilotados a distancia asistidos durante el despegue.

2.2.6 Aterrizaje

- a) En el caso de aviones pilotados a distancia con un motor, o una sola hélice, o de aviones pilotados a distancia con más de un motor que no puedan mantener una pendiente ascensional positiva después de una falla en un motor, el diseño permitirá, en el caso de falla del motor o hélice, que el avión pilotado a distancia se pueda conducir hacia un aterrizaje forzoso seguro en condiciones favorables o iniciar la capacidad de recuperación de emergencia de acuerdo con lo que se especifica en el Capítulo 11 de esta parte.
- b) En el caso de aviones pilotados a distancia con más de un motor, partiendo de la configuración de aproximación y con el motor crítico inactivo, en caso de aproximación frustrada, el avión pilotado a distancia podrá continuar el vuelo hasta el punto desde el que pueda iniciar una nueva aproximación.
- c) Partiendo de la configuración de aterrizaje, el avión pilotado a distancia podrá, en caso de aterrizaje frustrado, elevarse de nuevo con todos los motores funcionando.

Nota.— En 11.4 de esta parte figuran los SARP relacionados con aviones pilotados a distancia asistidos durante la recuperación al aterrizaje.

2.2.7 Anotación de los datos de performance

2.2.7.1 Se establecerán los datos de performance y se anotarán en el manual de vuelo del avión pilotado a distancia para proporcionar una relación satisfactoria entre la performance del avión pilotado a distancia y los aeródromos y rutas aéreas en que puede utilizarse. Los datos de performance se establecerán y anotarán para las fases que se indican a continuación dentro de los límites de masa, altitud o altitud de presión, velocidad del viento, pendiente de la superficie de despegue y de aterrizaje para aviones terrestres; condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones; y cualquier otra variable de utilización para la cual deba certificarse el avión pilotado a distancia.

- a) *Despegue*. Los datos de performance de despegue incluirán la distancia necesaria para despegar y ascender hasta una altura seleccionada por encima de la superficie de despegue. Se determinará para cada masa, altitud y temperatura dentro de los límites operacionales establecidos para despegue con:
- potencia de despegue en cada motor;
 - flaps de ala en la posición de despegue; y
 - tren de aterrizaje desplegado.
- b) *En ruta*. En el caso de aviones pilotados a distancia con más de un motor, la performance en ruta será la performance de ascenso (o descenso) con el avión pilotado a distancia en la configuración de en ruta con el motor crítico inactivo. El motor o los motores en funcionamiento no sobrepasarán la potencia o el empuje continuos máximos.
- c) *Aterrizaje*. La distancia de aterrizaje será la distancia horizontal recorrida por el avión pilotado a distancia desde un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación, a una altura seleccionada por encima de la superficie de aterrizaje, hasta el punto de dicha superficie en que el avión pilotado a distancia quede completamente parado o, para un hidroavión, cuando llegue a una velocidad reducida que sea satisfactoria. El punto seleccionado por encima de la superficie de aterrizaje y la velocidad de aproximación guardarán la relación apropiada con tales procedimientos de utilización. Esta distancia puede complementarse con el margen de distancia que sea necesario. En este caso, la altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje, la velocidad de aproximación y el margen de distancia estarán adecuadamente relacionados entre sí y preverán tanto los métodos normales de utilización como las variaciones razonables de los mismos.

Nota.— Si la distancia de aterrizaje incluye el margen especificado en esta norma, no es necesario tener en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje al aplicar lo especificado en 5.2.11 del Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones.

2.2.7.2 Recomendación.— Para los aviones pilotados a distancia asistidos durante el despegue o la recuperación al aterrizaje, deberían considerarse los efectos de los métodos de lanzamiento y recuperación en la anotación de los datos de performance.

Nota. — Los SARP correspondientes se encuentran en 11.3 y 11.4 de esta parte.

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El avión pilotado a distancia cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el avión pilotado a distancia.

2.3.2 Controlabilidad

2.3.2.1 El avión pilotado a distancia se podrá controlar y maniobrar en todas las condiciones de utilización previstas y la transición de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del avión pilotado a distancia) podrá hacerse fácilmente, sin requerir habilidad ni vigilancia excepcionales por parte del piloto o la pilota a distancia, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá un medio o una técnica para controlar con seguridad el avión pilotado a distancia durante todas las fases de vuelo y en las configuraciones del avión pilotado a distancia para las que esté programada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y también garantizar que las cualidades de vuelo no disminuyen en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.2.2 *Controlabilidad en tierra (o agua).* El avión pilotado a distancia podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje (o deslice), despegue y aterrizaje (o amaraje) en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Controlabilidad en el despegue.* El avión pilotado a distancia podrá gobernarse en caso de falla repentina del grupo motor crítico en cualquier punto del despegue.

2.3.2.4 *Velocidad de despegue con margen de seguridad.* Las velocidades de despegue con margen de seguridad supuestas para determinar la performance del avión pilotado a distancia durante el despegue (después de abandonar el suelo o el agua), proporcionarán un margen adecuado por encima de la velocidad de pérdida y de la velocidad mínima a que el avión pilotado a distancia continúa siendo gobernable después de la falla súbita del motor crítico.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del avión pilotado a distancia serán tales que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto a distancia para mantener la condición de vuelo deseada no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Esto se aplicará tanto en la utilización normal como en las condiciones inherentes a la falla de uno o más motores para los que se han establecido características de performance.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del avión pilotado a distancia en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidad del avión pilotado a distancia) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto a distancia no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Sin embargo, la estabilidad del avión pilotado a distancia no será tal que exija habilidad excesiva por parte del piloto o la pilota a distancia ni que resulte perjudicada la seguridad del avión pilotado a distancia por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia. La estabilidad se puede alcanzar por medios naturales o artificiales, o una combinación de ambos. En los casos en que es necesaria la estabilidad artificial para mostrar conformidad con las normas de esta parte, se demostrará que es extremadamente improbable que se produzca una falla o condición que exija aptitudes excepcionales del piloto o la pilota a distancia para recuperar la estabilidad del avión pilotado a distancia.

2.4.2 Pérdida

2.4.2.1 *Aviso de entrada en pérdida.* Cuando el avión pilotado a distancia se aproxime a una pérdida, tanto en vuelo en línea recta como en los virajes, el piloto o la pilota a distancia dispondrá de una indicación clara e inconfundible de entrada en pérdida con el avión pilotado a distancia en todas las configuraciones y potencias o empujes permisibles, excepto en aquellos que no se consideran esenciales para el vuelo seguro. El aviso de entrada en pérdida y otras características del avión pilotado a distancia serán tales que permitan al piloto a distancia evitar la pérdida después de recibir el aviso de entrada en la misma y, sin alterar la potencia o el empuje del motor, seguir manteniendo el pleno control del avión pilotado a distancia.

2.4.2.2 *Comportamiento después de la pérdida.* En cualquier configuración y en cualquier nivel de potencia o empuje en que se considere que la facilidad de restablecimiento de una pérdida es fundamental, el comportamiento del avión pilotado a distancia inmediatamente después de la pérdida no será tal que haga difícil un restablecimiento rápido sin sobrepasar los límites de velocidad aerodinámica o de resistencia del avión pilotado a distancia.

2.4.2.3 *Velocidades de pérdida.* Se establecerán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas de vuelo uniforme en las configuraciones correspondientes a cada fase de vuelo (p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje). Uno de los valores de potencia o empuje utilizados al establecer las velocidades de pérdida no será mayor que el necesario para producir una tracción nula a una velocidad un poco superior a la de pérdida.

2.4.3 Flameo y vibraciones

2.4.3.1 Se demostrará mediante ensayos y análisis adecuados, o cualquier combinación aceptable de los mismos, que ninguna parte del avión pilotado a distancia está expuesta a flameo ni a vibración excesiva, cualquiera sea la configuración del avión pilotado a distancia, y en todas las condiciones de velocidad dentro de los límites de utilización del avión pilotado a distancia (véase 1.2.2). No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que causen daños en la estructura del avión.

2.4.3.2 No habrá vibraciones o sacudidas tan fuertes que interfieran con el funcionamiento normal del equipo de a bordo utilizado para comandar el avión pilotado a distancia.

Nota.— Las sacudidas que sirven de aviso de entrada en pérdida se consideran convenientes y no se trata de eliminar este tipo de sacudidas.

2.4.4 Barrena

Se demostrará que el avión pilotado a distancia no exhibe tendencia alguna durante la operación normal a entrar involuntariamente en barrena. Cuando por su diseño la barrena esté permitida o, en el caso de aviones pilotados a distancia con un motor, sea involuntariamente posible, se demostrará que es posible recuperar el avión de la barrena dentro de los límites de recuperación correctos sin necesidad de contar con aptitudes excepcionales de pilotaje.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

La estructura del avión pilotado a distancia estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo con objeto de evitar fallas catastróficas durante su vida útil.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique otra cosa, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.6 se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.6, ninguna parte de la estructura del avión pilotado a distancia sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del avión pilotado a distancia deberá ser capaz de soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para las cuales se haya diseñado la estructura del avión pilotado a distancia a fin de que pueda resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas. Para evitar excesos involuntarios a causa de perturbaciones o variaciones atmosféricas, las velocidades aerodinámicas de cálculo proporcionarán un margen suficiente para establecer velocidades aerodinámicas límites de utilización práctica. Además, las velocidades aerodinámicas de diseño serán lo suficientemente superiores a la velocidad de pérdida del avión pilotado a distancia, como para impedir la pérdida de control de éste en aire turbulento. Se debe prestar atención a la velocidad de diseño para maniobras, velocidad crucero, velocidad de picado y todas las demás velocidades aerodinámicas de diseño necesarias para configuraciones con mando de ascenso rápido u otros dispositivos especiales.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo del avión pilotado a distancia se incluirán, como parte de los límites de utilización (véase 7.2), las velocidades aerodinámicas límites basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1.

3.6 Resistencia

3.6.1 Todos los componentes estructurales estarán diseñados para resistir las cargas máximas previstas en servicio bajo todas las condiciones de funcionamiento anticipadas sin ocasionar fallas, distorsiones permanentes o pérdida de la funcionalidad. Al determinar estas cargas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la vida útil prevista del avión pilotado a distancia;
- b) las perspectivas de ráfagas verticales y horizontales, tomando en consideración las variaciones que se esperen en las misiones a realizar y las configuraciones de la carga;
- c) la gama de maniobras, teniendo en cuenta la diversidad de misiones y las configuraciones de carga;
- d) las cargas asimétricas y simétricas;
- e) las cargas en tierra y en agua, lo que comprende las cargas que representan el rodaje, el aterrizaje, el despegue, el lanzamiento, la recuperación, de acuerdo con el Capítulo 11, y el manejo en tierra o en agua;
- f) la gama de velocidades del avión pilotado a distancia, teniendo en cuenta las características del mismo y las limitaciones operativas;
- g) las cargas por vibración y sacudidas;
- h) la corrosión u otra degradación a causa del mantenimiento que se haya dado, y de otros factores operativos; y
- i) toda otra carga, tal como las cargas de control de vuelo, de presurización, de los motores, o las cargas dinámicas debidas a cambios en la configuración del régimen estable.

3.6.2 Las cargas de aire, inercia y de otra índole resultantes de las condiciones específicas de carga, se distribuirán de manera que se aproximen estrechamente a las condiciones reales o que las representen con un margen moderado.

3.7 Durabilidad estructural

La estructura del avión pilotado a distancia se ajustará, siempre que sea posible, a los principios de tolerancia a los daños, vida segura o a prueba de fallas y deberá evitar una falla con resultados catastróficos durante la vida útil, teniendo en cuenta:

- a) el medio ambiente previsto; y
- b) las cargas previstas repetitivas que se aplican durante el servicio.

3.8 Factores especiales

Para los aviones pilotados a distancia, se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuyas resistencias estén sujetas a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y la construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del avión pilotado a distancia funcionarán de un modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones apropiadas, o de ambos modos. En ellos se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre los principios relativos a factores humanos.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

Se demostrará el funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización segura del avión pilotado a distancia, con el fin de asegurarse de que funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de dichas partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del avión pilotado a distancia que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable con respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión pilotado a distancia.

4.1.6 Disposiciones sobre inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesarios de las partes del avión pilotado a distancia que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionalmente rigurosas.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará especial atención a las características de diseño que influyan en la aptitud del miembro de la tripulación de vuelo a distancia para mantener el mando del avión pilotado a distancia en vuelo. Éstas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mando.* Los mandos y sistemas de mando se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental, inclusive la prevención de armado incorrecto, y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control.
 - 1) cada mando y sistema de mandos funcionará con facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función;
 - 2) cada elemento de cada sistema de control de vuelo estará diseñado o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de que se arme incorrectamente y que pueda provocar una falla del sistema; y
 - 3) la influencia de todas las características de diseño de los sistemas y sus condiciones de falla que afecten a la performance estructural deben tenerse en cuenta al demostrar que se cumplen los requisitos de los Capítulos 3 y 4;
- b) *Capacidad de supervivencia de los sistemas.* Los sistemas de los aviones pilotados a distancia se diseñarán y dispondrán de manera de maximizar la capacidad para continuar en vuelo seguro y aterrizar después de cualquier acontecimiento que produzca daños a la estructura o a los sistemas del avión pilotado a distancia.
- c) *Campo visual del piloto o la pilota.* La disposición de las características de diseño relacionadas con el campo visual del piloto o la pilota a distancia, si se aplican al avión pilotado a distancia, permitirán, en condiciones normales y de precipitaciones de lluvia moderadas, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes previstos en el diseño, a fin de apoyar el funcionamiento seguro del avión pilotado a distancia.
- d) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que impidan automáticamente o permitan a la tripulación de vuelo a distancia hacer frente a emergencias resultantes de fallas previsibles del equipo, los sistemas, el enlace C2 y la estación de pilotaje a distancia que pudieran poner en peligro al avión pilotado a distancia. Se dispondrá lo conveniente para que los servicios esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o de los sistemas, en la medida en que tal falla esté prevista en las limitaciones de performance y de utilización especificadas en las normas de este Anexo y del Anexo 6.
- e) *Precauciones contra incendios.* El avión pilotado a distancia y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca al mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio.
- f) *Protección del compartimiento de la carga.*
 - 1) las fuentes de calor que puedan prender fuego a la carga estarán protegidas o aisladas para evitar la ignición; y
 - 2) los compartimientos de carga se construirán con materiales que sean como mínimo resistentes a las llamas.

4.3 Aeroelasticidad

El avión pilotado a distancia no tendrá flameo, divergencia estructural y pérdida del control debido a deformaciones estructurales ni efectos aeroelásticos a cualquier velocidad prevista en el marco del diseño o incluso más allá del mismo, de manera que se cumpla lo dispuesto en 1.2.1. Se tendrán en cuenta las características del avión pilotado a distancia, la falta de información de los sensores propioceptivos (p. ej., vibración y aceleración) y las variaciones en la habilidad y el volumen de trabajo del piloto o la pilota a distancia.

4.4 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.4.1 La conexión eléctrica y la protección contra los rayos y la electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán al avión pilotado a distancia, a sus sistemas y a quienes entren en contacto con el avión pilotado a distancia en tierra o agua, contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electroestática.

4.4.2 El avión pilotado a distancia estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del avión pilotado a distancia.

4.5 Manejo en tierra

Se definirán disposiciones y procedimientos en el diseño para el manejo seguro en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos). Puede tenerse en cuenta la protección que puedan proporcionar cualesquiera limitaciones e instrucciones para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la Parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el avión pilotado a distancia como unidad principal de propulsión.

5.2 Hélices

Las normas de la Parte VII de este Anexo se aplicarán a cada hélice que se utiliza en el avión pilotado a distancia.

5.3 Instalación de sistemas motopropulsores

5.3.1 Cumplimiento de las limitaciones de los motores y las hélices

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores y las hélices (cuando las haya) puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. De acuerdo con las condiciones establecidas en su manual de vuelo, el avión pilotado a distancia podrá utilizarse sin exceder las limitaciones establecidas para los motores y las hélices, de conformidad con este capítulo y con las Partes VI y VII.

5.3.2 Control de la rotación de los motores

En los casos en que la rotación continuada de un motor que ha fallado pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural, se tomarán las medidas adecuadas para detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.3.3 Instalación de un motor de turbina

Para la instalación de un motor de turbina:

- a) en el diseño se reducirán al mínimo los riesgos para el avión pilotado a distancia en el caso de que fallen las partes giratorias del motor o que un incendio del motor se propague a la caja del mismo; y
- b) la instalación del sistema motopropulsor estará diseñada para dar una seguridad razonable de que mientras el avión se halle en servicio no se sobrepasarán las limitaciones operacionales del motor que afecten negativamente a la integridad estructural de las partes giratorias.

5.3.4 Reencendido del motor

Se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada, a menos que el avión pilotado a distancia pueda ser controlado con seguridad sin arrancar de nuevo el motor mediante una capacidad aprobada de recuperación de emergencia como se estipula en el Capítulo 11 de esta parte.

5.3.5 Disposición y funcionamiento

5.3.5.1 *Independencia de los motores y sistemas asociados.* Para aviones pilotados a distancia, los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrán y se aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o ninguna falla o disfunción (incluida la destrucción causada por un incendio en el compartimiento del motor) de un sistema que pueda afectar al motor (salvo un tanque de combustible si sólo se ha instalado uno):

- a) impida que el motor o los motores restante(s) continúe(n) operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera una acción inmediata para continuar operando en condiciones de seguridad.

5.3.5.2 *Vibración de la hélice.* Se determinarán los esfuerzos de vibración de la hélice y no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el avión pilotado a distancia.

5.3.5.3 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración estará en condiciones de mantener la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.3.1) a temperaturas del aire ambiente y hasta la temperatura máxima del aire correspondiente a las operaciones previstas del avión pilotado a distancia.

5.3.5.4 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados con el sistema motopropulsor podrán alimentar cada motor de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan al funcionamiento de los sistemas (p. ej., potencia o empuje del motor, actitudes y aceleraciones del avión pilotado a distancia, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.3.5.5 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general que figura en 4.2 f), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Estas partes se aislarán, con materiales incombustibles, de otras partes del avión pilotado a distancia en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo, teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro de la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que la tripulación de vuelo a distancia, en caso de incendio, pueda cerrar el flujo de los líquidos inflamables hacia dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de esa parte, incluso la estructura de apoyo, será incombustible o estará protegido contra incendios.
- c) *Detección de incendios.* Se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios y se colocarán de forma que garanticen la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al avión pilotado a distancia de equipo y sistemas aprobados, incluidos sistemas de guía y gestión del vuelo necesarios para el empleo seguro del avión pilotado a distancia en las condiciones de utilización previstas. Esto comprenderá el equipo necesario para que la tripulación de vuelo a distancia pueda manejar el avión pilotado a distancia dentro de sus límites de utilización. En el diseño del equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— El equipo que se requiere además del mínimo necesario para la obtención del certificado de aeronavegabilidad se prescribe en el Anexo 6, Partes I y II, para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas. Los sistemas se tratan en la Parte X – Estación de pilotaje a distancia de este Anexo.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

6.1.2 El diseño del equipo y los sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos serán tales que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que ésta tenga, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición de operación prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

Nota.— El proceso para evaluar la seguridad del sistema incluye la integración de la estación de pilotaje a distancia y de la especificación del enlace C2. Véase también 10.3.3 de esta parte.

6.1.3 Se proporcionarán medios de advertir a la tripulación a distancia sobre las condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema en la estación de pilotaje a distancia y en el avión pilotado a distancia, de manera que puedan tomarse medidas correctivas de manera automática o a través de la tripulación a distancia.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal modo que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales y que ninguna falla o disfunción pueda afectar la capacidad del sistema para suministrar la energía indispensable para las operaciones seguras.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de equipo electrónico y software de sistemas complejos

Se desarrollará, verificará y validará el equipo electrónico y software de sistemas complejos a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecuten las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta parte, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas nacionales o internacionales de la industria para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de equipos electrónicos y software de sistemas complejos.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del Capítulo 4.

6.3 Luces de navegación y luces anticollisión

6.3.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, que deben exhibir los aviones pilotados a distancia en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al piloto a distancia de otra aeronave pilotada a distancia o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como la iluminación típica de una ciudad, noche clara estrellada, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda posibilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal, en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.3.2 Las luces de los aviones pilotados a distancia se instalarán de manera que se reduzca al mínimo la posibilidad de que éstas afecten negativamente la performance de los sensores que se requieran.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.3.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto o la pilota a distancia pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.4 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos del avión pilotado a distancia, en particular los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo estarán protegidos de manera apropiada contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

6.5 Protección contra el hielo

Si se solicita la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el avión pilotado a distancia puede volar sin peligro en las condiciones de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión pilotado a distancia, se pondrán a disposición de los interesados por medio de un manual de vuelo del avión pilotado a distancia, indicaciones y letreros, y por todo otro medio que pueda servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que se podrían sobrepasar en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. Estas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, para tener en cuenta los errores de medición, a fin de que la tripulación de vuelo a distancia pueda determinar fácilmente, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones del centro de gravedad, distribución de la masa y cargas aplicables al piso (véase 1.2.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límite (véase 3.5.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o cualidades de vuelo del avión pilotado a distancia, o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del avión pilotado a distancia y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalados en el avión pilotado a distancia (véanse 5.3.1 y 5.3.5.3).

7.2.5 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el avión pilotado a distancia.

7.2.6 Limitaciones diversas

Las limitaciones diversas comprenderán aquellas que sean necesarias respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales para la seguridad operacional del avión pilotado a distancia (véase 1.2.1).

7.2.7 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo a distancia

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo a distancia comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo a distancia necesario para la utilización del avión pilotado a distancia.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo a distancia incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo a distancia mínima están definidas en el Anexo 6 — Operación de aeronaves.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones, respecto a los cuales el avión pilotado a distancia haya demostrado que posee las cualidades para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del avión pilotado a distancia, junto con la indicación de la condición del avión pilotado a distancia en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Habitualmente, la masa en vacío excluye la masa de la carga de pago, el abastecimiento de combustible utilizable y el aceite que puede vaciarse; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable, el aceite que no puede vaciarse, la cantidad total de refrigerante del motor y la cantidad total de líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de avión pilotado a distancia considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del avión pilotado a distancia. Se anotarán las velocidades de pérdida o velocidades mínimas en vuelo uniforme que deben establecerse de conformidad con 2.4.2.3.

7.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del avión pilotado a distancia de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias o empujes del avión pilotado a distancia y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a distancia a obtener la performance anotada.

7.5 Manual de vuelo del avión pilotado a distancia

Se dispondrá de un manual de vuelo del avión pilotado a distancia. En él se identificará claramente el avión pilotado a distancia o serie de aviones pilotados a distancia específicos a los que se refiere. En el manual de vuelo del avión pilotado a distancia se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3 y 7.4 de esta parte y la Parte X de este Anexo.

7.6 Indicaciones y letreros

Se proveerán indicaciones y letreros o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que en el rodaje, el lanzamiento, la recuperación y el servicio en tierra (remolque, reaprovisionamiento de combustible, etc.) se cometan errores que pudieran pasar inadvertidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión pilotado a distancia en los vuelos subsiguientes y la seguridad de la tripulación de tierra.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita elaborar procedimientos para mantener el avión pilotado a distancia en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del avión pilotado a distancia y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el transporte, almacenamiento y montaje, así como un diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— En la preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de avión pilotado a distancia puede aprovecharse el proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB) o el proceso de elaboración de instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales y se incluirán en la información sobre mantenimiento de 7.7.3 los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte de la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

7.8 Información sobre el enlace C2

Se proporcionará información suficiente sobre cualquier enlace C2 pertinente relativa a su configuración, operación, performance, procedimientos de emergencia y limitaciones de utilización.

CAPÍTULO 8. RESERVADO

[Está pendiente su preparación.]

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El avión pilotado a distancia estará diseñado de manera que su operación sea segura pese a las limitaciones de quienes lo conducen, mantienen y atienden.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos y, por lo tanto, es necesario asegurarse de que el avión pilotado a distancia sea gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debida a fallas).

9.2 Tripulación de vuelo a distancia

9.2.1 El avión pilotado a distancia estará diseñado de forma que la tripulación de vuelo a distancia pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo a distancia dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo a distancia. Se tendrán en cuenta las diferentes condiciones de utilización del avión pilotado a distancia previstas en su ambiente, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del avión pilotado a distancia impone a la tripulación de vuelo a distancia será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo y que puedan preverse razonablemente durante la vida útil del avión pilotado a distancia, tales como la falla controlada de motor o el encuentro con cizalladura del viento.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el avión pilotado a distancia, se tendrán en cuenta, cuando corresponda, factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad del acceso;
- c) la facilidad de mantenimiento; y
- d) el transporte, almacenamiento y montaje/desmontaje.

CAPÍTULO 10. INTEGRACIÓN DE LA ESTACIÓN DE PILOTAJE A DISTANCIA

10.1 Generalidades

10.1.1 Las normas de la Parte X de este Anexo se aplicarán a cada estación de pilotaje a distancia que se utilice para pilotar el avión pilotado a distancia.

10.1.2 La estación de pilotaje a distancia será compatible con el tipo de avión pilotado a distancia y apropiada para la operación prevista.

10.2 Integración

10.2.1 *Cumplimiento de las limitaciones de las estaciones de pilotaje a distancia.* El avión pilotado a distancia estará diseñado de tal manera que la estación de pilotaje a distancia pueda llevar a cabo, de manera satisfactoria y segura, las funciones para las que está destinada en las condiciones de utilización previstas cuando esté conectada al avión pilotado a distancia. En las condiciones establecidas en el manual de vuelo, el avión pilotado a distancia estará en condiciones de ser utilizado dentro de las limitaciones establecidas para la estación de pilotaje a distancia de conformidad con este capítulo y la Parte X.

10.2.2 *Pruebas de integración.* El avión pilotado a distancia llevará a cabo pruebas que se finalizarán de manera satisfactoria con todos los tipos aprobados de estaciones de pilotaje a distancia, ya que esto es necesario para verificar la validez de las condiciones y limitaciones declaradas y garantizar que las estaciones de pilotaje a distancia funcionan debidamente y con seguridad utilizando cualquier enlace C2 especificado y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado en las condiciones de utilización previstas.

10.3 Controles e información

10.3.1 La estación de pilotaje a distancia se integrará de manera que se permita a la tripulación de vuelo a distancia controlar de manera oportuna, segura y eficiente el avión pilotado a distancia. Esto incluirá, por lo menos, lo siguiente:

- a) el procesamiento de los datos proporcionados por el avión pilotado a distancia en lo que respecta a:
 - actitud, altitud, posición, rumbo, velocidad, velocidad vertical, información sobre los virajes;
 - sistema motopropulsor y velocidad de rotación de la hélice;
 - detectar y evitar;
 - condiciones meteorológicas;
 - estado y performance del enlace C2 de conformidad con los SARP definidos en las secciones correspondientes del Anexo 10 para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia; y
 - estado de los sistemas automatizados, incluido el actual estado de enlace C2 perdido;
- b) controlar el avión pilotado a distancia en la condición de utilización prevista;

- c) controlar el grupo motor de acuerdo con el Capítulo 5 de esta parte;
- d) información sobre la QoSD prevista en el área geográfica del vuelo basada en la QoSR y la especificación del enlace C2; y
- e) estado de los sistemas automatizados, incluyendo excesos en los parámetros o mal funcionamiento de los controles de vuelo.

10.3.2 Toda la información que se requiera se proporcionará a través de la estación de pilotaje a distancia para que la tripulación de vuelo a distancia opere el avión pilotado a distancia con seguridad y eficiencia (p. ej., para establecer o monitorear los parámetros de vuelo, navegación y del grupo motor) utilizando cualquier enlace C2 y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado en las condiciones de utilización previstas. Esto comprenderá los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación de vuelo a distancia pueda manejar el avión pilotado a distancia dentro de sus límites de utilización previstos. En el diseño de los instrumentos y el equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Los instrumentos y el equipo que se requieren además de los mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad se prescriben en el Anexo 6 para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

10.3.3 El diseño de los instrumentos, el equipo y los sistemas prescritos en 10.3.2 y la instalación de los mismos será tal que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que ésta tenga, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición de utilización prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

10.3.4 Se proporcionarán medios de advertir a la tripulación de vuelo a distancia sobre las condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema, de manera que le permita adoptar medidas correctivas.

10.3.5 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o la información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación de vuelo a distancia durante el vuelo.

10.4 Enlace C2

10.4.1 La arquitectura del avión pilotado a distancia y del sistema de estación de pilotaje a distancia será compatible con cualquier enlace C2 especificado y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado para que el avión pilotado a distancia pueda operarse con seguridad en las condiciones de utilización previstas.

10.4.2 Se proporcionarán medios para monitorear la performance y el estado del enlace C2 de acuerdo con parámetros definidos en las partes correspondientes del Anexo 10, procediendo de conformidad con los criterios definidos en el Anexo 6 para completar la transacción.

10.5 Manual de vuelo

10.5.1 El manual de vuelo del avión pilotado a distancia contendrá todas las combinaciones de modelos de estaciones de pilotaje a distancia enumeradas en el diseño de tipo aprobado para el avión pilotado a distancia. Puede haber variaciones importantes entre las distintas estaciones de pilotaje a distancia que se utilizan con el mismo avión pilotado a distancia.

10.5.2 Al elaborar el manual de vuelo del avión pilotado a distancia, se tienen que considerar específicamente los aspectos de actuación humana que incluyen el traspaso de control dentro y entre estaciones de pilotaje a distancia, si esto está previsto en los requisitos operacionales, traspasos de mando del piloto o la pilota a distancia, conmutación de enlaces C2 o redes que constituyan un enlace C2, procedimientos apropiados de planificación de contingencias, comunicaciones de la tripulación, p. ej., de piloto a distancia a piloto a distancia, de piloto a distancia a observador del avión pilotado a distancia u otro personal de apoyo y de piloto a distancia a ATC.

10.5.3 El manual de vuelo del avión pilotado a distancia contendrá toda la información necesaria para la operación del RPAS.

10.5.4 **Recomendación.**— *Además de los especificados en 7.5 deberían incluirse, entre otros, los siguientes procedimientos:*

- a) procedimientos para el traspaso del avión pilotado a distancia de una estación de pilotaje a distancia (RPS) a otra;*
 - b) especificaciones y procedimientos relativos a enlaces C2 para traspasar el mando y el control del avión pilotado a distancia de un enlace C2 a otro y para responder a una interrupción o pérdida temporal de enlace C2;*
 - c) procedimientos de terminación de vuelo, si corresponde;*
 - d) procedimientos de seguridad únicos del sistema de aeronave pilotada a distancia (p. ej., seguridad de la estación de pilotaje a distancia, enlace C2, etc.); y*
 - e) detectar y evitar.*
-

CAPÍTULO 11. CONSIDERACIONES DE LOS AVIONES PILOTADOS A DISTANCIA ÚNICAMENTE

11.1 Generalidades

Las normas de este capítulo se aplicarán a otros aspectos característicos de los aviones pilotados a distancia que no comparte la aviación tripulada.

11.2 Transporte, almacenamiento y montaje

En el caso de aviones pilotados a distancia diseñados para ser transportables cuando no están funcionando, se demostrará que los factores ambientales y otras condiciones previsibles que es probable encontrar durante su transporte o almacenamiento no contravendrán ningún requisito de esta parte. Las limitaciones, la información y las indicaciones para el transporte y montaje seguro de los aviones pilotados a distancia se establecerán y proporcionarán de acuerdo con lo prescrito en el Capítulo 7 de esta parte.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

11.3 Métodos de lanzamiento

11.3.1 Cuando un avión pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante el lanzamiento, se tendrán en cuenta los efectos del método de lanzamiento al calcular las cargas de lanzamiento de conformidad con el Capítulo 3 y al establecer las limitaciones operacionales, las indicaciones y los letreros, según lo establecido en el Capítulo 7.

11.3.2 *Performance de despegue.* Cuando esté diseñado para ser asistido durante el lanzamiento, el avión pilotado a distancia alcanzará una energía y una Controlabilidad suficientes al final de la fase de lanzamiento que permitan garantizar un vuelo seguro y manejable en todas las condiciones de utilización previstas.

11.4 Métodos de recuperación

11.4.1 Cuando un avión pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante la recuperación normal al aterrizaje, se tendrán en cuenta los efectos del método de recuperación al calcular las cargas de recuperación de conformidad con el Capítulo 3 y al establecer las limitaciones operacionales, las indicaciones y los letreros, según lo establecido en el Capítulo 7 de esta parte.

11.4.2 *Performance de recuperación.* Cuando el avión pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante la recuperación normal al aterrizaje, la performance de vuelo del avión pilotado a distancia y las características de control serán adecuadas para los procedimientos de aterrizaje previstos en todas las condiciones de utilización previstas.

11.5 Recuperación de emergencia

Para los aviones pilotados a distancia que dispongan de capacidad de recuperación de emergencia o de un sistema de terminación del vuelo que se inicia a través del mando de un piloto a distancia o por medios automáticos, a fin de reducir el riesgo de lesiones mortales en personas que están en tierra en caso de un aterrizaje de emergencia:

- a) todo sistema a bordo del avión pilotado a distancia que resulte crítico para la capacidad de recuperación de emergencia, con el fin de llegar a un área segura, realizará las funciones para las que está destinado en toda la envolvente del vuelo en las condiciones de utilización previstas del avión pilotado a distancia;
- b) será necesario demostrar que todo sistema a bordo del avión pilotado a distancia que resulte crítico para un sistema de terminación del vuelo, un procedimiento o una función cuyo propósito sea terminar inmediatamente el vuelo normal puede realizar las funciones para las que está destinado en toda la envolvente del vuelo en las condiciones de utilización previstas del avión pilotado a distancia; y
- c) se establecerán y especificarán en el manual de vuelo del avión pilotado a distancia, de acuerdo con los requisitos del Capítulo 7 de esta parte, las limitaciones de utilización, los procedimientos, las instrucciones y cualquier información adicional necesaria para la operación segura del avión pilotado a distancia.

Nota 1.— La capacidad de recuperación de emergencia consiste en funciones que pueden realizarse a través del mando del piloto o tripulación a distancia o mediante acciones automáticas preprogramadas, las cuales tienen el propósito de dirigir al avión pilotado a distancia a un sitio de emergencia preseleccionado para luego hacer el aterrizaje de emergencia.

Nota 2.— Un sistema de terminación de vuelo (p. ej., un paracaídas de recuperación de toda la aeronave) tiene como finalidad poner inmediatamente fin al vuelo y reducir la energía cinética al momento del impacto, pero no garantiza, necesariamente, en qué lugar se encontrará el punto de impacto.

Nota 3.— Al considerar la protección de la gente en tierra, en caso de un aterrizaje de emergencia, entre los elementos que deben considerarse figuran los siguientes:

- a) criterios respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro para la gente que está en tierra;*
- b) la integridad y la posición de las células del combustible; y*
- c) la integridad de los sistemas eléctricos para evitar causas de combustión.*

11.6 Rodaje, despegue y aterrizaje automáticos

Todo sistema instalado en el avión pilotado a distancia que se requiere para el rodaje, el despegue o el aterrizaje automáticos permitirá garantizar que la pérdida, degradación o interrupción de la información de navegación o del enlace C2 no tenga efectos negativos en la seguridad operacional durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje.

11.7 Enlace C2

El enlace C2, tal como se encuentra integrado en el sistema de aeronave pilotada a distancia, llevará a cabo la función para la que está destinado en todas las condiciones de utilización previstas. Entre los aspectos que se considerarán en relación con el enlace C2 cabe destacar los siguientes:

- a) un medio para mantener el enlace C2 por medio de condiciones de utilización previsibles;

- b) un medio para restablecer el enlace C2 en caso de que se interrumpa en forma temporal;
- c) un medio de garantizar la continuidad del vuelo y el aterrizaje en condiciones de seguridad en caso de que el RPAS entre en un estado de enlace C2 perdido;
- d) incorporación de la performance del enlace C2 y limitaciones de utilización, según lo requerido en el Capítulo 7 de esta parte; y
- e) un medio de monitorear la performance y los estados del enlace C2.

11.8 Equipo para detectar y evitar y otro equipo

Todo equipo que se requiere específicamente para la operación del avión pilotado a distancia, como el sistema para detectar y evitar, cumplirá las normas del Capítulo 6.

11.9 Equipo de misión

Se tendrá en cuenta la instalación de equipo de misión en el avión pilotado a distancia al demostrar que se cumplen los requisitos de esta parte, a fin de garantizar que no afecta a la seguridad del vuelo del avión pilotado a distancia.

11.10 Seguridad de la aviación

11.10.1 El diseño del avión pilotado a distancia garantizará que la seguridad del sistema del avión pilotado a distancia esté protegida contra el acceso físico y electrónico no autorizado por parte de fuentes externas al avión pilotado a distancia, incluso durante las actividades de mantenimiento.

11.10.2 **Recomendación.**— *Deberían identificarse y evaluarse las amenazas para la seguridad y deberían implantarse estrategias de mitigación de riesgos para proteger el avión pilotado a distancia de repercusiones negativas en su seguridad operacional y funcionalidad y el mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

PARTE IX. HELICÓPTEROS PILOTADOS A DISTANCIA (RPH)

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Las normas de esta parte son aplicables a todos los helicópteros pilotados a distancia cuyo certificado de tipo haya sido solicitado a las autoridades competentes nacionales el 26 de noviembre de 2026 o después de esa fecha.

Nota 1.— Las disposiciones de esta parte complementan los SARP del Anexo 6 relativos a la operación de helicópteros pilotados a distancia.

Nota 2.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la Parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

1.1.2 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado mencionado en 1.2.1 de la Parte II, relativo a los helicópteros pilotados a distancia indicados en 1.1.2, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.1.3 A menos que se indique de otro modo, las normas se aplican a la totalidad del helicóptero pilotado a distancia, comprendidos su sistema motopropulsor, sus rotores, sistemas y equipo.

1.2 Limitaciones operacionales

1.2.1 Se establecerán condiciones límites de utilización para el helicóptero pilotado a distancia, su sistema motopropulsor, sus rotores, sistemas y equipo (véase 7.2). La conformidad con las normas de esta parte se establecerá suponiendo que el helicóptero pilotado a distancia se utilice dentro de las limitaciones especificadas. Se tendrán en cuenta las consecuencias para la seguridad operacional de exceder esas limitaciones de utilización.

1.2.2 Los valores límites de todo parámetro cuya variación pueda comprometer la operación segura del helicóptero pilotado a distancia, p. ej., la masa, la posición del centro de gravedad, la repartición de cargas, las velocidades, la temperatura del aire ambiente, la altitud y la performance del enlace C2, se establecerán de tal forma que se demuestre que se cumplen todas las normas pertinentes de esta parte.

Nota 1.— La masa máxima de utilización y los límites del centro de gravedad podrán variar, p. ej., para cada altitud y para condición de operación que resulte prácticamente posible esperar, p. ej., despegue, en ruta, aterrizaje.

Nota 2.— La masa máxima de utilización puede ser objeto de limitación al aplicar las normas de homologación en cuanto al ruido (véanse el Anexo 16 — Protección del medio ambiente — Volumen I — Ruido de las aeronaves, y el Anexo 6 — Operación de aeronaves).

1.3 Características que pueden comprometer la seguridad

En todas las condiciones de utilización previstas, el helicóptero pilotado a distancia no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer su seguridad.

1.4 Prueba del cumplimiento

Los medios que demuestren el cumplimiento de los requisitos apropiados de aeronavegabilidad garantizarán que en cada caso la precisión alcanzada proporcione certeza razonable de que el helicóptero pilotado a distancia, sus componentes y el equipo se ajustan a los requisitos, son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.

CAPÍTULO 2. VUELO

2.1 Generalidades

2.1.1 El cumplimiento de las normas prescritas en este capítulo se demostrará mediante ensayos en vuelo u otros ensayos llevados a cabo con uno o más helicópteros pilotados a distancia del tipo para el cual se desea el certificado de tipo, o bien por medio de cálculos (u otros métodos) basados en tales ensayos, siempre que los resultados obtenidos por los cálculos (u otros métodos) tengan una precisión igual o incluso mayor a la que se obtiene por ensayo directo.

2.1.2 El cumplimiento de cada norma se establecerá para todas las combinaciones aplicables de masa y posición del centro de gravedad del helicóptero pilotado a distancia, dentro de las condiciones de carga para las cuales se desea obtener el certificado.

2.1.3 Cuando sea necesario, se establecerán configuraciones apropiadas del helicóptero pilotado a distancia para determinar la performance en las diferentes fases del vuelo y para investigar sus cualidades de vuelo.

2.2 Performance

2.2.1 Se establecerán y anotarán en el manual de vuelo suficientes datos de performance del helicóptero pilotado a distancia para proporcionar a los explotadores la información necesaria a fin de determinar la masa total del helicóptero pilotado a distancia a base de los valores, apropiados para el vuelo propuesto, de los parámetros pertinentes de utilización, con objeto de que el vuelo pueda realizarse con una certidumbre razonable de que el helicóptero pilotado a distancia alcanzará la performance mínima segura para dicho vuelo.

2.2.2 Para alcanzar la performance anotada para el helicóptero pilotado a distancia se tendrá en cuenta la actuación humana y en particular no se requerirán habilidad ni vigilancia excepcionales por parte de la tripulación de vuelo a distancia.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

2.2.3 La performance anotada del helicóptero pilotado a distancia será compatible con los límites establecidos en 1.2.1 y con las combinaciones lógicamente posibles de operación del equipo y los sistemas del helicóptero pilotado a distancia cuyo uso pueda afectar a la performance.

2.2.4 Performance mínima

Con las masas máximas anotadas (véase 2.2.7) de despegue y aterrizaje en función de la altitud de presión y la temperatura en condiciones de aire en calma en el lugar de despegue o de aterrizaje y, para las operaciones acuáticas, en condiciones especificadas de agua tranquila, el helicóptero pilotado a distancia podrá realizar las actuaciones mínimas especificadas en 2.2.5 y 2.2.6, respectivamente, sin tener en cuenta los obstáculos, ni la longitud del área de aproximación final y de despegue.

2.2.5 Despegue

- a) La performance en todas las fases de despegue y ascenso será suficiente para garantizar que, en condiciones de utilización que se aparten ligeramente de las ideales para las cuales se han anotado los datos (véase 2.2.7), la diferencia respecto a los valores anotados no sea desproporcionada.
- b) Para los helicópteros pilotados a distancia de Categoría A, en caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue o después del mismo, el helicóptero pilotado a distancia podrá continuar el vuelo en condiciones de seguridad, funcionando los otros motores dentro de las limitaciones aprobadas.

Nota.— En 11.3 de esta parte figuran SARP relacionados con helicópteros pilotados a distancia asistidos durante el despegue.

2.2.6 Aterrizaje

- a) Se podrá efectuar un aterrizaje seguro en una superficie de aterrizaje preparada después de una falla de motor que se produzca durante vuelo de crucero normal o se podrá iniciar la capacidad de recuperación de emergencia del helicóptero pilotado a distancia según lo especificado en el Capítulo 11 de esta parte;
- b) para los helicópteros pilotados a distancia de Categoría A, partiendo de la configuración de aterrizaje, en caso de falla del motor crítico en el punto de decisión de aterrizaje o antes del mismo, el helicóptero podrá continuar el vuelo seguro, funcionando los otros motores dentro de las limitaciones aprobadas.

Nota.— En 11.4 de esta parte figuran SARP relacionados con helicópteros pilotados a distancia asistidos durante la recuperación al aterrizaje.

2.2.7 Anotación de los datos de performance

2.2.7.1 Se establecerán los datos de performance y se anotarán en el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia del modo siguiente, dentro de los límites de masa, altitud, temperatura y otras variables de utilización para los cuales ha de certificarse el helicóptero pilotado a distancia, y además, en el caso de anfibios, se incluirán las condiciones del agua en la superficie y la fuerza de la corriente.

- a) *Performance en vuelo estacionario.* Se determinará la performance en vuelo estacionario con y sin efecto de suelo, con todos los motores en funcionamiento.
- b) *Ascenso.* Se establecerá la velocidad vertical regular de ascenso con los motores en funcionamiento en o dentro de los límites aprobados.
- c) *Envolvente altura-velocidad.* Si existe alguna combinación de altura y velocidad hacia adelante (incluso en vuelo estacionario) con la cual no pueda practicarse un aterrizaje seguro después de una falla del motor crítico y con el motor o los motores restante(s) (si es el caso) funcionando dentro de los límites aprobados, se establecerá una envolvente altura-velocidad.
- d) *Distancia de despegue — todos los motores en funcionamiento.* Cuando lo requieran las reglas de funcionamiento, la distancia de despegue — con todos los motores funcionando — será la distancia horizontal requerida desde el despegue inicial hasta el punto en que se alcanzan la velocidad seleccionada, hasta llegar a la mayor velocidad vertical de ascenso (V_y), y la altura seleccionada sobre la superficie de despegue, con todos los motores en funcionamiento y con la potencia de despegue necesaria aprobada.

Además, para los helicópteros pilotados a distancia de Categoría A:

- e) *Performance mínima.* Se establecerá la performance ascensional mínima para el despegue y el aterrizaje.

- f) *Punto de decisión de despegue.* El punto de decisión de despegue será el punto utilizado en la fase de despegue para determinar la performance de despegue y a partir del cual se puede interrumpir el despegue o continuarlo en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.
- g) *Distancia de despegue requerida.* La distancia de despegue requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que se alcancen la velocidad de despegue con margen de seguridad (V_{TOSS}), una altura seleccionada sobre la superficie de despegue y una pendiente de ascenso positiva después de una falla del motor crítico en el punto de decisión de despegue, con los otros motores funcionando dentro de los límites de utilización aprobados. Si los procedimientos requieren un vuelo hacia atrás, deberá incluirse la distancia de retroceso.
- h) *Distancia de despegue interrumpido requerida.* La distancia de despegue interrumpido requerida será la distancia horizontal entre el punto en que se inicia el despegue y el punto en que el helicóptero pilotado a distancia se detiene totalmente después de una falla de motor y de la interrupción del despegue en el punto de decisión de despegue.
- i) *Trayectoria de despegue — pendientes ascensionales.* Las trayectorias de despegue – pendientes ascensionales serán las pendientes regulares de ascenso para las configuraciones apropiadas con el motor crítico inactivo desde el final de la distancia de despegue requerida hasta un punto definido sobre la superficie de despegue.
- j) *Ascenso con un motor inactivo.* El ascenso con un motor inactivo será la velocidad vertical regular de ascenso/descenso con el motor crítico inactivo y los motores en funcionamiento que no excedan de la potencia para la cual fueron certificados.
- k) *Punto de decisión de aterrizaje.* El punto de decisión de aterrizaje será el último punto en la fase de aproximación desde el cual puede efectuarse un aterrizaje o bien iniciarse un aterrizaje interrumpido “motor y al aire” en condiciones de seguridad, con el motor crítico inactivo.
- l) *Distancia de aterrizaje requerida.* La distancia de aterrizaje requerida será la distancia horizontal necesaria para aterrizar y detenerse totalmente a partir de un punto de la trayectoria de vuelo de aproximación a una altura seleccionada sobre la superficie de aterrizaje con el motor crítico inactivo.

2.2.7.2 **Recomendación.**— *Para helicópteros pilotados a distancia asistidos durante la recuperación al aterrizaje, deberían considerarse los efectos de los métodos de recuperación en la anotación de los datos de performance.*

Nota.— *En 11.3 y 11.4 de esta parte figuran SARP conexos.*

2.3 Cualidades de vuelo

2.3.1 El helicóptero pilotado a distancia cumplirá las normas de 2.3 a todas las altitudes, hasta la altitud máxima prevista pertinente al requisito aplicable, en todas las condiciones de temperatura correspondientes a la altitud en cuestión y para las cuales se ha aprobado el helicóptero pilotado a distancia.

2.3.2 Controlabilidad

2.3.2.1 El helicóptero pilotado a distancia se podrá controlar y maniobrar en todas las condiciones de utilización previstas, y la transición de un régimen de vuelo a otro (p. ej., virajes, resbalamientos o derrapes, cambios de potencia del motor, variaciones de configuración del helicóptero pilotado a distancia) podrá hacerse fácilmente, sin requerir habilidad o vigilancia excepcionales por parte del piloto o la pilota a distancia, incluso en caso de falla de cualquier motor. Se establecerá un medio o una técnica para gobernar con seguridad el helicóptero pilotado a distancia durante todas las fases de vuelo y en todas las configuraciones del helicóptero pilotado a distancia para las que esté anotada la performance.

Nota.— Esta norma tiene por objeto, entre otras cosas, prever el caso de que el vuelo se efectúe en una atmósfera sin turbulencia perceptible y también garantizar que las cualidades de vuelo no disminuyan en forma excesiva con aire turbulento.

2.3.2.2 *Controlabilidad en tierra (o agua).* El helicóptero pilotado a distancia podrá gobernarse en tierra (o sobre el agua) durante el rodaje, despegue y aterrizaje en las condiciones de utilización previstas.

2.3.2.3 *Controlabilidad en el despegue.* El helicóptero pilotado a distancia podrá gobernarse en caso de falla repentina del motor crítico en cualquier punto de despegue, cuando el helicóptero pilotado a distancia se maneje en la forma correspondiente a los datos de despegue anotados.

2.3.3 Compensación

Las características de compensación del helicóptero pilotado a distancia y las posibilidades de manejo deberán garantizar que el esfuerzo de atención y habilidad que se exija al piloto a distancia para mantener la condición de vuelo deseada no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. En caso de mal funcionamiento de los sistemas relacionados con los mandos de vuelo, no deberá haber ninguna disminución importante de las características de manejo.

2.4 Estabilidad y control

2.4.1 Estabilidad

La estabilidad del helicóptero pilotado a distancia en relación con sus demás características de vuelo, performance, resistencia estructural y condiciones de utilización más probables (p. ej., configuraciones y límites de velocidad del helicóptero pilotado a distancia) será tal que garantice que el esfuerzo de concentración que se exija al piloto a distancia no sea excesivo, teniendo en cuenta la fase de vuelo en que se hace tal exigencia y su duración. Pero la estabilidad del helicóptero pilotado a distancia no será tal que exija habilidad excesiva por parte del piloto o la pilota a distancia ni que resulte perjudicada la seguridad operacional del helicóptero pilotado a distancia por falta de maniobrabilidad en casos de emergencia.

2.4.2 Autorrotación

2.4.2.1 *Control de la velocidad del rotor.* Las características de autorrotación del helicóptero pilotado a distancia serán tales que permitan controlar la velocidad del rotor dentro de los límites prescritos y mantener plenamente el mando del helicóptero pilotado a distancia.

2.4.2.2 *Comportamiento subsiguiente a una pérdida de potencia.* El comportamiento del helicóptero pilotado a distancia después de una pérdida de potencia no será tal que haga difícil una pronta recuperación de la velocidad del rotor sin que se sobrepasen los límites de velocidad aerodinámica y de resistencia del helicóptero pilotado a distancia.

2.4.2.3 *Velocidades aerodinámicas de autorrotación.* Para los helicópteros pilotados a distancia de Categoría A, se establecerán las velocidades aerodinámicas de autorrotación recomendadas. Para otros helicópteros pilotados a distancia se establecerán las velocidades aerodinámicas de autorrotación recomendadas para el alcance máximo y el régimen mínimo de descenso.

2.4.3 Vibraciones

No habrá vibraciones ni sacudidas tan fuertes que perturben el mando del helicóptero pilotado a distancia.

2.4.4 Resonancia en tierra

El helicóptero pilotado a distancia no manifestará ninguna tendencia peligrosa a oscilar en tierra con el rotor girando.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA

3.1 Generalidades

La estructura del helicóptero pilotado a distancia estará diseñada, fabricada y dotada de las instrucciones para el mantenimiento y reparación del mismo, con el objeto de evitar fallas peligrosas y catastróficas durante su vida útil.

Nota.— La estructura comprende la célula, el tren de aterrizaje, el sistema de control, las palas y el cubo del rotor, el mástil del rotor y las superficies auxiliares de sustentación.

3.2 Masa y su distribución

A menos que se especifique de otro modo, se cumplirán todas las normas estructurales cuando se varíe la masa entre los límites aplicables y se distribuya en la forma más desfavorable, dentro de las condiciones de utilización para las cuales se desea obtener el certificado.

3.3 Cargas límites

A menos que se haga constar de otro modo, las cargas exteriores y las correspondientes cargas de inercia, o las reacciones resultantes de los diferentes casos de carga prescritos en 3.7, 3.8 y 3.9, se considerarán como cargas límites.

3.4 Resistencia y deformación

En los diferentes casos de carga prescritos en 3.7, 3.8 y 3.9, ninguna parte de la estructura del helicóptero pilotado a distancia sufrirá deformaciones perjudiciales aplicando todas las cargas, incluso la carga límite, y la estructura del helicóptero pilotado a distancia podrá soportar la carga de rotura.

3.5 Velocidades aerodinámicas

3.5.1 Velocidades aerodinámicas de diseño

Se establecerán velocidades aerodinámicas de diseño para las cuales se haya proyectado que la estructura del helicóptero pilotado a distancia puede resistir las correspondientes cargas que resulten de las maniobras y ráfagas, de conformidad con 3.7.

3.5.2 Velocidades aerodinámicas límites

En el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia se incluirán, como parte de los límites de utilización (véase 7.2.3), las velocidades aerodinámicas límites, basadas en las correspondientes velocidades aerodinámicas de diseño, con márgenes de seguridad cuando se considere apropiado, de conformidad con 1.2.1. Cuando las velocidades

aerodinámicas límites sean función de la masa, la distribución de la masa, la altitud, la velocidad del rotor, la potencia u otros factores, se establecerán tales velocidades aerodinámicas límites basándose en la combinación crítica de esos factores.

3.6 Límites de las velocidades de giro de los rotores principales

Se establecerán valores de las velocidades de los rotores principales, tales que:

- a) con la potencia aplicada, se proporcione un margen suficiente para permitir variaciones de la velocidad del rotor en cualquier maniobra apropiada, que sean compatibles con la clase de regulador o sincronizador utilizado; y
- b) sin aplicación de la potencia, puedan realizarse cada una de las maniobras de autorrotación apropiadas dentro de los valores de la velocidad aerodinámica relativa y de la masa para los cuales se solicita la certificación.

3.7 Cargas

3.7.1 En los casos de cargas de 3.7, 3.8 y 3.9, se tendrán en cuenta los límites de masa y distribución de la masa prescritos en 3.2, los límites de rpm del rotor principal establecidos en 3.6 y las velocidades aerodinámicas establecidas de conformidad con 3.5.1. Se tendrán en cuenta tanto los casos de cargas simétricas como los de cargas asimétricas. La distribución de las cargas de aire, de inercia y otras que resulten de las condiciones específicas de carga se hará ateniéndose lo más posible a las condiciones reales o a condiciones equivalentes con margen de seguridad teniendo en cuenta todas las condiciones de utilización previstas.

3.7.2 Cargas de maniobras

Las cargas de maniobras se calcularán a base de los factores de cargas de maniobras apropiados a las maniobras permitidas por los límites de utilización. No serán inferiores a los valores que la experiencia indica que serán satisfactorios en las condiciones de utilización previstas.

3.7.3 Cargas debidas a ráfagas

Las cargas debidas a ráfagas se calcularán para velocidades verticales y horizontales de ráfagas, cuyas estadísticas u otra información disponible indiquen que serán adecuadas en las condiciones de utilización previstas.

3.8 Cargas en tierra y en el agua

3.8.1 La estructura podrá soportar las cargas debidas a las reacciones de la superficie del suelo y del agua que puedan producirse durante el arranque, el rodaje en tierra o en el deslizamiento en el agua, la elevación inicial, la toma de contacto y el frenado del rotor.

3.8.2 Condiciones de aterrizaje

Entre las condiciones de aterrizaje con la masa máxima certificada de despegue y la masa máxima certificada de aterrizaje, se incluirán las actitudes simétricas y asimétricas del helicóptero pilotado a distancia al ponerse en contacto con la tierra o el agua, las velocidades de descenso, y todo otro factor que afecte a las cargas que actúan sobre la estructura y que podría presentarse en las condiciones de utilización previstas.

3.9 Cargas diversas

Además de las cargas en las maniobras y de las cargas debidas a ráfagas, así como de las cargas en tierra y en el agua, o en relación con ellas, se considerarán todas las demás cargas (cargas en los mandos de vuelo, el peso de los pilotos, el par motor, las cargas debidas a cambios de configuración, las cargas debidas a la masa externa, etc.) que probablemente se presenten en las condiciones de utilización previstas.

3.10 Resistencia a la fatiga

La resistencia y la técnica de construcción de la estructura del helicóptero pilotado a distancia serán tales que eviten, bajo la acción de las cargas repetidas y de las cargas debidas a vibraciones, en las condiciones de utilización previstas, las fallas por fatiga catastróficas. Se tendrán en cuenta la degradación del medio ambiente, los daños accidentales y otras fallas probables.

3.11 Factores especiales

Se tendrán en cuenta, aplicando un factor apropiado, las características de diseño (p. ej., fundiciones, cojinetes o conexiones), cuya resistencia esté sujeta a variabilidad en los procesos de fabricación, deterioro durante el servicio o cualquier otra causa.

CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 Los detalles de diseño y la construcción serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que todos los componentes del helicóptero pilotado a distancia funcionarán de modo eficaz y seguro en las condiciones de utilización previstas. Se basarán en prácticas que la experiencia haya demostrado que son satisfactorias o se hayan verificado por ensayos especiales u otras investigaciones, o de ambos modos. En ellos se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

4.1.2 Verificación de las partes móviles

Se demostrará el funcionamiento de todas las partes móviles indispensables para la utilización segura del helicóptero pilotado a distancia, con el fin de asegurarse de que funcionarán correctamente en todas las condiciones de utilización de dichas partes.

4.1.3 Materiales

Todos los materiales empleados en partes del helicóptero pilotado a distancia que son esenciales para su utilización en condiciones de seguridad se ajustarán a especificaciones aprobadas. Las especificaciones aprobadas serán tales que los materiales aceptados de conformidad con ellas posean las propiedades esenciales supuestas en el diseño.

4.1.4 Métodos de fabricación

Los métodos de fabricación y montaje serán tales que permitan obtener una estructura sólida y homogénea que sea confiable con respecto al mantenimiento de la resistencia en servicio.

4.1.5 Protección

La estructura estará protegida contra el deterioro o la pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el helicóptero pilotado a distancia.

4.1.6 Disposiciones sobre inspección

Se tomarán medidas que permitan realizar todo examen, sustitución o reacondicionamiento necesarios de las partes del helicóptero pilotado a distancia que lo requieran, ya sea periódicamente o después de vuelos en condiciones excepcionales rigurosas.

4.1.7 Partes críticas

Todas las partes críticas usadas en el helicóptero pilotado a distancia serán identificadas y se establecerán procedimientos para asegurarse de que se controle el nivel requerido de integridad de las partes críticas durante el diseño, la fabricación y toda la vida útil de dichas partes.

4.2 Características de diseño de los sistemas

Se prestará especial atención a las características de diseño que influyan en la aptitud del miembro de la tripulación de vuelo a distancia para mantener el mando del helicóptero pilotado a distancia en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente:

- a) *Mandos y sistemas de mandos.* Los mandos y sistemas de mandos se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de atascamiento, activación accidental y accionamiento involuntario de los dispositivos de inmovilización de las superficies de control.
 - 1) cada mando y sistema de mando funcionará con la facilidad, suavidad y precisión apropiadas para su función;
 - 2) cada elemento de cada sistema de mando de vuelo estará diseñado o marcado de manera distintiva y permanente, para reducir al mínimo la probabilidad de todo montaje incorrecto que pueda provocar un mal funcionamiento del sistema; y
 - 3) dentro del intervalo de ajuste de que dispone el piloto o la pilota a distancia, el sistema de control no producirá cargas peligrosas en el helicóptero pilotado a distancia ni creará desviaciones peligrosas en la trayectoria de vuelo, en ningunas condiciones de vuelo que sean apropiadas para su utilización, ya sea durante la operación normal o en caso de mal funcionamiento, suponiendo que la medida correctiva se inicia dentro de un período de tiempo razonable. Cuando se instalen múltiples sistemas de control, se considerarán en secuencia las condiciones subsiguientes de mal funcionamiento a menos que se demuestre que es extremadamente improbable que dichas condiciones se produzcan.
- b) *Campo visual del piloto o la pilota.* La disposición de las características de diseño relacionadas con el campo visual del piloto o la pilota a distancia, si se aplican al helicóptero pilotado a distancia, permitirán, en condiciones normales y de precipitaciones de lluvia moderadas, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes previstos en el diseño, a fin de apoyar el funcionamiento seguro del helicóptero pilotado a distancia.
- c) *Casos de emergencia.* Se proporcionarán medios que impidan automáticamente o permitan a la tripulación de vuelo a distancia hacer frente a emergencias resultantes de fallas previsibles del equipo, los sistemas, el enlace C2 y la estación de pilotaje a distancia que pudieran poner en peligro el helicóptero pilotado a distancia. Se dispondrá lo conveniente para que los servicios esenciales puedan continuar funcionando después de la falla de un motor o de los sistemas, en la medida en que tal falla esté prevista en las limitaciones de performance y de utilización especificadas en las normas de este Anexo y del Anexo 6.
- d) *Precauciones contra incendios.* El helicóptero pilotado a distancia contará con la protección apropiada contra incendios.

4.3 Flameo

Cada superficie aerodinámica del helicóptero pilotado a distancia estará exenta de flameo en las condiciones apropiadas de velocidad y potencia.

4.4 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

4.4.1 La conexión eléctrica y la protección contra los rayos y la electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán al helicóptero pilotado a distancia, a sus sistemas y a quienes entren en contacto con el helicóptero pilotado a distancia en tierra o en agua, contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electroestática.

4.4.2 El helicóptero pilotado a distancia estará protegido también contra las consecuencias catastróficas de los rayos. Se tendrán debidamente en cuenta los materiales empleados en la construcción del helicóptero pilotado a distancia.

4.5 Manejo en tierra

Se adoptarán las medidas apropiadas en el diseño para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones normales de manejo en tierra (p. ej., remolque, levantamiento con gatos) puedan causar daños, que podrían pasar inadvertidos, en las partes del helicóptero pilotado a distancia esenciales para su operación segura. Es posible tener en cuenta la protección que pueda proporcionar cualquier limitación e instrucción para tales operaciones.

CAPÍTULO 5. ROTORES Y SISTEMA MOTOPROPULSOR

5.1 Motores

Las normas de la Parte VI del presente Anexo se aplicarán a cada motor que se utiliza en el helicóptero pilotado a distancia como unidad(es) principal(es) de propulsión.

5.2 Instalación de rotores y sistemas motopropulsores

5.2.1 Generalidades

La instalación del sistema motopropulsor y los rotores se ajustarán a las normas del Capítulo 4 y a las de 5.2.

5.2.2 Diseño, construcción y funcionamiento

- a) El conjunto completo de los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores, así como sus accesorios, estará diseñado y construido de forma que funcione con seguridad dentro de los límites de utilización de acuerdo con las condiciones de utilización previstas, cuando se monte correctamente en el motor y se instale en el helicóptero pilotado a distancia de conformidad con el presente capítulo.
- b) Para los helicópteros pilotados a distancia certificados según las normas de Categoría A, se procederá a una evaluación de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores, para asegurarse de que funcionen con seguridad durante todas las condiciones de utilización. Cuando en esa evaluación se identifique una falla que pueda impedir que continúe el vuelo o el aterrizaje con seguridad del helicóptero pilotado a distancia, se prescribirán los medios de reducir al mínimo la probabilidad de esa falla.

5.2.3 Homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas

Se declararán las potencias homologadas y todas las limitaciones y condiciones de utilización que deberán regir el funcionamiento de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores.

- a) *Límites máximos y mínimos de las velocidades de giro del rotor.* Se establecerán las velocidades máximas y mínimas de los rotores en condiciones de aplicación de potencia y sin potencia. Deberán declararse todas las condiciones de utilización (p. ej., velocidad aerodinámica) que afecten a dichos máximos o mínimos.
- b) *Avisos de velocidad insuficiente para helicópteros monomotores pilotados a distancia y para helicópteros multimotores pilotados a distancia que no tengan un dispositivo aprobado para aumentar automáticamente la potencia cuando falla un motor.* Cuando la velocidad de giro del rotor del helicóptero pilotado a distancia se acerque a un valor límite, con o sin motores inactivos, deberá darse al piloto a distancia un aviso claro y definido. Los avisos o las características iniciales de la condición serán tales que permitan al piloto o sistema a distancia detener su progreso después de que se produzca el aviso y hacer volver la velocidad de giro del rotor a los límites prescritos, así como mantener plenamente el mando del helicóptero pilotado a distancia.

5.2.4 Ensayos

Los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores completarán satisfactoriamente los ensayos que se consideran necesarios para garantizar que funcionan debidamente y con seguridad dentro de las homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas. Los ensayos comprenderán por lo menos las pruebas siguientes:

- a) *Funcionamiento*. Se realizarán ensayos para asegurarse de que las características de resistencia y vibración son satisfactorias y para demostrar el funcionamiento apropiado y confiable de los mecanismos de cambio de paso y de mando, así como de rueda libre.
- b) *Resistencia a la fatiga*. Se realizarán los ensayos de duración suficiente, con los regímenes de potencia y con las velocidades de los motores y del rotor, y otras condiciones de utilización, que sean necesarios para demostrar la fiabilidad y estabilidad de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores.

5.2.5 Cumplimiento de las limitaciones de los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores

La instalación del sistema motopropulsor se diseñará de tal forma que los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores puedan funcionar de manera segura en las condiciones de utilización previstas. En las condiciones establecidas en su manual de vuelo, el helicóptero pilotado a distancia podrá utilizarse, sin exceder las limitaciones establecidas para los motores, los rotores y los sistemas de transmisión de los rotores, de conformidad con este capítulo y la Parte VI.

5.2.6 Control de la rotación de los motores

Para los helicópteros pilotados a distancia certificados según la norma de Categoría A, cuando pudiera aumentar el riesgo de incendio o de una grave falla estructural después de la falla de un motor si éste continuara rotando, se proveerán los medios necesarios para detener la rotación del motor averiado en vuelo o reducirla a un valor seguro.

5.2.7 Nueva puesta en marcha del motor

Para los helicópteros pilotados a distancia certificados según la norma de Categoría A, se proveerán los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor en vuelo a altitudes iguales o inferiores a la altitud máxima declarada.

5.2.8 Disposición y funcionamiento

5.2.8.1 *Independencia de los motores y sistemas asociados*. Para los helicópteros pilotados a distancia de la Categoría A, los motores junto con sus sistemas asociados se dispondrán y se aislarán unos de otros para permitir la operación, en una configuración por lo menos, de modo tal que ninguna falla o disfunción de un motor o de un sistema que pueda afectar al motor:

- a) impida que el motor o los motores restantes continúen operando en condiciones de seguridad; o
- b) requiera medidas inmediatas, que no sean las medidas normales del piloto o la pilota a distancia, para continuar operando en condiciones de seguridad.

5.2.8.2 *Vibración de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores*. Se determinarán los esfuerzos de vibración de los rotores y de los sistemas de transmisión de los rotores, que no excederán de los valores que se ha comprobado que son seguros para el funcionamiento dentro de los límites de utilización establecidos para el helicóptero pilotado a distancia.

5.2.8.3 *Refrigeración.* El sistema de refrigeración será tal que puedan mantenerse la temperatura de los componentes y líquidos del sistema motopropulsor dentro de los límites establecidos (véase 5.2.5) con todas las temperaturas del aire ambiente aprobadas para las operaciones del helicóptero pilotado a distancia. En el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia se anotarán las temperaturas máxima y mínima del aire ambiente que se hayan establecido como adecuadas para el funcionamiento del sistema motopropulsor.

5.2.8.4 *Sistemas asociados.* Los sistemas de combustible, aceite, admisión de aire y otros sistemas asociados con el sistema motopropulsor y el rotor o los rotores podrán alimentar la unidad que corresponda, de conformidad con los requisitos establecidos para todas las condiciones que afectan el funcionamiento de los sistemas (p. ej., reglaje de la potencia del motor, actitudes y aceleraciones del helicóptero pilotado a distancia, condiciones atmosféricas, temperaturas de los líquidos) en las condiciones de utilización previstas.

5.2.8.5 *Protección contra incendios.* En las partes del sistema motopropulsor en que el posible riesgo de incendio sea especialmente grave debido a la proximidad de fuentes de ignición y materiales combustibles, además de la norma general de 4.2 d), se aplicará lo siguiente:

- a) *Aislamiento.* Esas partes se aislarán con materiales resistentes al fuego de otras partes del helicóptero pilotado a distancia en que la presencia de un incendio comprometería la continuación del vuelo y del aterrizaje (helicópteros pilotados a distancia de Categoría A) o pondría en peligro el aterrizaje seguro (otros helicópteros pilotados a distancia), teniendo en cuenta los puntos de origen y trayectorias probables de propagación del incendio.
- b) *Líquidos inflamables.* Los componentes del sistema de líquidos inflamables situados en dichas partes serán resistentes al fuego. Para minimizar el peligro que presenta la falla de algún componente que contenga líquidos inflamables, cada una de las partes tendrá un medio de purga. Se proveerán medios para que, en caso de incendio, pueda cerrarse el flujo de los líquidos inflamables hacia dichas partes. Cuando existan fuentes de líquidos inflamables en dichas partes, todo el sistema correspondiente dentro de esa parte, incluso la estructura de apoyo, será incombustible o estará protegido contra incendios.
- c) *Detección de incendios.* En las instalaciones de motores, se dispondrá de un número suficiente de detectores de incendios, que se colocarán de forma que garanticen la rápida detección de cualquier incendio que pudiera declararse en tales partes.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS Y EQUIPO

6.1 Generalidades

6.1.1 Se dotará al helicóptero pilotado a distancia de equipo y sistemas aprobados, incluidos sistemas de guía y gestión del vuelo necesarios para el empleo seguro del helicóptero pilotado a distancia en las condiciones de utilización previstas. Esto comprenderá el equipo necesario para que la tripulación a distancia pueda manejar el helicóptero pilotado a distancia dentro de sus límites de utilización. En el diseño del equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— El equipo que se requiere además del mínimo necesario para la obtención del certificado de aeronavegabilidad se prescribe en el Anexo 6, Parte III, para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas. Los sistemas se tratan en la Parte X — Estación de pilotaje a distancia (RPS) de este Anexo.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

6.1.2 El diseño del equipo y los sistemas prescritos en 6.1.1 y la instalación de los mismos serán tales que:

- a) para los helicópteros pilotados a distancia de la Categoría A, exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que ésta tenga, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición operativa prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

Nota.— El proceso para evaluar la seguridad del sistema incluye la integración de la estación de pilotaje a distancia y de la especificación del enlace C2. Véase también 10.3.3 de esta parte.

6.1.3 Se proporcionarán los medios de advertir a la tripulación a distancia sobre condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema en la estación de pilotaje a distancia y en el helicóptero pilotado a distancia, de manera que puedan tomarse medidas correctivas de manera automática o a través de la tripulación a distancia.

6.1.4 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal modo que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales y que ninguna falla o disfunción pueda afectar la capacidad del sistema para suministrar la energía indispensable para las operaciones seguras.

6.1.5 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas en los que se utilizan ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que satisfaga los requisitos comprendidos en esta parte, en particular los estipulados en 6.1.2 a) y 6.1.2 b).

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

6.2 Instalación

Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del Capítulo 4.

6.3 Luces de navegación y luces anticolidión

6.3.1 Las luces prescritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, que deben exhibir los helicópteros pilotados a distancia en vuelo o que operen en el área de movimiento de los aeródromos tendrán intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al piloto de otra aeronave o al piloto a distancia de otra aeronave pilotada a distancia o al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. Al diseñar dichas luces, se tomarán debidamente en cuenta las condiciones bajo las cuales se espere razonablemente que han de desempeñar tales funciones.

Nota.— Es probable que las luces se vean contra una diversidad de fondos, tales como la iluminación típica de una ciudad, noche clara estrellada, aguas iluminadas por la luna y condiciones diurnas de baja luminancia de fondo. Además, con toda probabilidad ocurrirán situaciones con riesgo de colisión en áreas de control terminal en las cuales las aeronaves maniobran en los niveles intermedios y bajos de vuelo a velocidades de acercamiento que probablemente no excedan de 900 km/h (500 kt).

6.3.2 Las luces de los helicópteros pilotados a distancia se instalarán de manera que se reduzca al mínimo la posibilidad de que afecten negativamente la performance de los sensores que se requieran.

Nota.— A fin de evitar los efectos mencionados en 6.3.2, será necesario en algunos casos proporcionar los medios por los cuales el piloto o la pilota pueda ajustar la intensidad de las luces de destellos.

6.4 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos del helicóptero pilotado a distancia, especialmente los sistemas críticos de vuelo y esenciales de vuelo, estarán protegidos como corresponda contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

6.5 Protección contra el hielo

Si se solicita la certificación de vuelo en condiciones de engelamiento, se demostrará que el helicóptero pilotado a distancia puede volar sin peligro en las condiciones de engelamiento con que pueda encontrarse en todos los lugares de operación previstos.

CAPÍTULO 7. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

7.1 Generalidades

Las limitaciones de utilización dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del helicóptero pilotado a distancia, se pondrán a disposición de los interesados por medio de un manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia, indicaciones y letreros, y por todo otro medio que pueda servir para la consecución eficaz de este fin.

7.2 Limitaciones de utilización

7.2.1 Las limitaciones que puedan sobrepasarse en vuelo y que se definen cuantitativamente, se expresarán en unidades apropiadas. En esas limitaciones se corregirán, si fuera necesario, los errores de medición a fin de que la tripulación de vuelo a distancia pueda determinar fácilmente, por la simple lectura de los instrumentos disponibles, cuándo se han alcanzado dichas limitaciones.

7.2.2 Limitaciones de carga

Las limitaciones de carga comprenderán todas las masas límite, posiciones de los centros de gravedad, distribuciones de la masa y cargas aplicables al piso del helicóptero pilotado a distancia (véase 1.2.2).

7.2.3 Limitaciones de velocidad aerodinámica

Las limitaciones de velocidad aerodinámica comprenderán todas las velocidades límites (véase 3.5.2) desde el punto de vista de la solidez estructural o las cualidades de vuelo del helicóptero pilotado a distancia o atendiendo a otras consideraciones. Estas velocidades se identificarán respecto a las configuraciones apropiadas del helicóptero pilotado a distancia y otros factores pertinentes.

7.2.4 Limitaciones del sistema motopropulsor

Las limitaciones del sistema motopropulsor comprenderán todas las establecidas para los diversos componentes del sistema instalado en el helicóptero pilotado a distancia (véase 5.2.5 y 5.2.8.3).

7.2.5 Limitaciones del rotor

Las limitaciones de velocidad del rotor comprenderán las velocidades máxima y mínima del rotor en condiciones de motor parado (autorrotación) y de motor en marcha.

7.2.6 Limitaciones relativas al equipo y a los sistemas

Las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas comprenderán todas las establecidas para los diversos equipos y sistemas instalados en el helicóptero pilotado a distancia.

7.2.7 Limitaciones diversas

Deben incluirse todas las limitaciones diversas que sean necesarias con respecto a las condiciones que se haya comprobado que son perjudiciales para la seguridad del helicóptero pilotado a distancia (véase 1.2.1).

7.2.8 Limitaciones referentes a la tripulación de vuelo a distancia

Las limitaciones referentes a la tripulación de vuelo a distancia comprenderán el número mínimo de personal de tripulación de vuelo a distancia necesario para la utilización del helicóptero pilotado a distancia.

Nota.— Las circunstancias en las cuales la tripulación de vuelo a distancia incluirá más personal del que comprende la tripulación de vuelo a distancia mínima están definidas en el Anexo 6 — Operación de aeronaves.

7.3 Información y procedimientos de utilización

7.3.1 Tipos de operaciones admisibles

Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones respecto a los cuales el helicóptero pilotado a distancia haya demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

7.3.2 Información referente a la carga

La información referente a la carga comprenderá la masa en vacío del helicóptero pilotado a distancia, junto con la definición de la condición del helicóptero pilotado a distancia en el momento de pesarlo, la posición correspondiente del centro de gravedad y los puntos y líneas de referencia con que se relacionan los límites del centro de gravedad.

Nota.— Habitualmente, la masa en vacío excluye la masa de la carga de pago y el combustible utilizable; incluye la masa de todo el lastre fijo, el combustible no utilizable y la cantidad total de aceite, refrigerante del motor y líquido hidráulico.

7.3.3 Procedimientos de utilización

Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de helicóptero pilotado a distancia considerado y necesarios para su utilización segura. Estos procedimientos comprenderán los que han de seguirse en el caso de falla de uno o más motores.

7.3.4 Información referente al manejo

Se dará información suficiente sobre cualquier característica importante o poco usual del helicóptero pilotado a distancia.

7.4 Información referente a la performance

Se anotará la performance del helicóptero pilotado a distancia de acuerdo con 2.2. Se incluirá información relativa a las diferentes configuraciones y potencias del helicóptero pilotado a distancia de que se trate, y a las velocidades pertinentes, junto con información que ayude a la tripulación de vuelo a distancia a obtener la performance anotada.

7.5 Manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia

Se dispondrá de un manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia. En él se identificará claramente el helicóptero pilotado a distancia o serie de helicópteros pilotados a distancia específicos a los que se refiere. En el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia se indicarán, por lo menos, las limitaciones, información y procedimientos que se especifican en 7.2, 7.3 y 7.4 de esta parte y la Parte X de este Anexo.

7.6 Indicaciones y letreros

Se proveerán indicaciones y letreros o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que en el rodaje, el despegue, el aterrizaje, el apagado y el servicio en tierra (remolque, reaprovisionamiento de combustible, etc.) se cometan errores que pudieran pasar inadvertidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del helicóptero pilotado a distancia en los vuelos subsiguientes y la seguridad de la tripulación de tierra.

7.7 Mantenimiento de la aeronavegabilidad — información sobre el mantenimiento

7.7.1 Generalidades

Se dará información que permita elaborar procedimientos para mantener el helicóptero pilotado a distancia en condiciones de aeronavegabilidad. Esa información incluirá la que se describe en 7.7.2, 7.7.3 y 7.7.4.

7.7.2 Información sobre el mantenimiento

La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción del helicóptero pilotado a distancia y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el transporte, almacenamiento y montaje, así como un diagnóstico de defectos.

7.7.3 Información sobre el programa de mantenimiento

La información sobre el programa de mantenimiento incluirá los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

Nota.— En la preparación de información inicial sobre el programa de mantenimiento en la fecha de certificación del tipo de helicóptero pilotado a distancia puede aprovecharse el proceso de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB) o el proceso de elaboración de instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

7.7.4 Requisitos obligatorios sobre el mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo

Se identificarán como tales y se incluirán en la información de mantenimiento de 7.7.3 los requisitos de mantenimiento obligatorios que el Estado de diseño haya especificado como parte de la aprobación del diseño de tipo.

Nota.— Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen mencionarse como requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y/o como limitaciones de la aeronavegabilidad.

7.8 Información sobre el enlace C2

Se proporcionará información suficiente sobre cualquier enlace C2 pertinente relativa a su configuración, operación, performance, procedimientos de emergencia y limitaciones de utilización.

CAPÍTULO 8. RESERVADO

[Está pendiente su preparación.]

CAPÍTULO 9. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

9.1 Generalidades

El helicóptero pilotado a distancia estará diseñado de manera que la operación del mismo sea segura pese a las limitaciones de quienes conducen, mantienen y atienden la aeronave.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos y, por lo tanto, es necesario asegurarse de que el helicóptero pilotado a distancia es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debida a fallas).

9.2 Tripulación de vuelo a distancia

9.2.1 El helicóptero pilotado a distancia estará diseñado de forma que la tripulación de vuelo a distancia pueda gobernarlo con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo a distancia dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo a distancia. Se tendrán especialmente en cuenta las diferentes condiciones de utilización del helicóptero pilotado a distancia previstas en su ambiente, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

9.2.2 El volumen de trabajo que el diseño del helicóptero pilotado a distancia impone a la tripulación de vuelo a distancia será razonable en todas las etapas del mismo. Se tendrán especialmente en cuenta las etapas y momentos críticos del vuelo que puedan preverse razonablemente durante la vida útil del helicóptero pilotado a distancia, tales como las fallas de motor.

Nota.— El volumen de trabajo puede verse afectado por factores tanto cognitivos como fisiológicos.

9.3 Ergonomía

Al diseñar el helicóptero pilotado a distancia, se tendrán en cuenta, cuando corresponda, factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad de acceso;
- c) la facilidad de mantenimiento; y
- d) el transporte, almacenamiento y montaje/desmontaje.

CAPÍTULO 10. INTEGRACIÓN DE LA ESTACIÓN DE PILOTAJE A DISTANCIA

10.1 Generalidades

10.1.1 Las normas de la Parte X de este Anexo se aplicarán a cada estación de pilotaje a distancia que se utilice para pilotar el helicóptero pilotado a distancia.

10.1.2 La estación de pilotaje a distancia será compatible con el tipo de helicóptero pilotado a distancia y apropiada para la operación prevista.

10.2 Integración

10.2.1 *Cumplimiento de las limitaciones de las estaciones de pilotaje a distancia.* El helicóptero pilotado a distancia estará diseñado de tal manera que la estación de pilotaje a distancia pueda llevar a cabo, de manera satisfactoria y segura, las funciones para las que está destinada en las condiciones de utilización previstas cuando esté conectada al helicóptero pilotado a distancia. En las condiciones establecidas en el manual de vuelo, el helicóptero pilotado a distancia estará en condiciones de ser utilizado dentro de las limitaciones establecidas para la estación de pilotaje a distancia de conformidad con este capítulo y la Parte X.

10.2.2 *Pruebas de integración.* El helicóptero pilotado a distancia llevará a cabo pruebas que se finalizarán de manera satisfactoria con todos los tipos aprobados de estaciones de pilotaje a distancia, ya que esto es necesario para verificar la validez de las condiciones y limitaciones declaradas y garantizar que la estación de pilotaje a distancia funciona debidamente y con seguridad utilizando cualquier enlace C2 y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado en las condiciones de utilización previstas.

10.3 Controles e información

10.3.1 La estación de pilotaje a distancia se integrará de manera que se permita a la tripulación de vuelo a distancia controlar de manera oportuna, segura y eficiente el helicóptero pilotado a distancia. Esto incluirá, por lo menos, lo siguiente:

a) el procesamiento de los datos proporcionados por el helicóptero pilotado a distancia en lo que respecta a:

- actitud, altitud, posición, rumbo, velocidad, velocidad vertical, información sobre los virajes;
- sistema motopropulsor;
- detectar y evitar;
- condiciones meteorológicas;
- velocidad del rotor;
- estado y performance del enlace C2 de conformidad con los SARP definidos en las secciones correspondientes del Anexo 10 para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia; y

- estado de los sistemas automatizados, incluido el actual estado de enlace C2 perdido;
- b) controlar el helicóptero pilotado a distancia en la condición de utilización prevista;
- c) controlar el grupo motor de acuerdo con el Capítulo 5 de esta parte;
- d) información sobre la QoSD prevista en el área geográfica del vuelo basada en la QoSR y la especificación del enlace C2; y
- e) estado de los sistemas automatizados, incluyendo excesos en los parámetros o mal funcionamiento de los controles de vuelo.

10.3.2 Toda la información que se requiere se proporcionará a través de la estación de pilotaje a distancia para la tripulación de vuelo a distancia a fin de que el helicóptero pilotado a distancia se opere con seguridad y eficiencia (p. ej., para establecer o monitorear los parámetros de vuelo, navegación y del grupo motor) utilizando cualquier enlace C2 y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado, en las condiciones de utilización previstas. Esto comprenderá los instrumentos y el equipo necesarios para que la tripulación de vuelo a distancia pueda manejar el helicóptero pilotado a distancia dentro de sus límites de utilización previstos. En el diseño de los instrumentos y el equipo se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota 1.— Los instrumentos y el equipo que se requieren además de los mínimos necesarios para la obtención del certificado de aeronavegabilidad se prescriben en el Anexo 6 para circunstancias especiales o para determinados tipos de rutas.

Nota 2.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

10.3.3 El diseño de los instrumentos, el equipo y los sistemas prescritos en 10.3.2 y la instalación de los mismos será tal que:

- a) exista una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una falla y la gravedad del efecto que ésta tenga, según se determine mediante un procedimiento para evaluar la seguridad del sistema;
- b) desempeñen las funciones deseadas en cualquier condición de utilización prevista; y
- c) se reduzca al mínimo la interferencia electromagnética entre ellos.

10.3.4 Se proporcionarán medios de advertir a la tripulación de vuelo a distancia sobre las condiciones de funcionamiento peligroso de cualquier sistema, de manera que le permita a la tripulación adoptar medidas correctivas.

10.3.5 Las indicaciones y letreros en los instrumentos, equipo, mandos, etc., comprenderán las limitaciones o la información necesarias que ha de tener en cuenta la tripulación de vuelo a distancia durante el vuelo.

10.4 Enlace C2

10.4.1 La arquitectura del helicóptero pilotado a distancia y del sistema de estación de pilotaje a distancia será compatible con cualquier enlace C2 y cualquier proveedor de servicios de comunicaciones por enlace C2 de apoyo de acuerdo con lo especificado para que el helicóptero pilotado a distancia pueda operarse con seguridad en las condiciones de utilización previstas.

10.4.2 Se proporcionarán medios para monitorear la performance y el estado del enlace C2 de acuerdo con parámetros definidos en las partes correspondientes del Anexo 10, procediendo de conformidad con los criterios definidos en el Anexo 6 para completar la transacción.

10.5 Manual de vuelo

10.5.1 El manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia contendrá todas las combinaciones de modelos de estaciones de pilotaje a distancia enumeradas en el diseño de tipo aprobado para el helicóptero pilotado a distancia. Puede haber variaciones importantes entre las distintas estaciones de pilotaje a distancia que se utilizan con el mismo helicóptero pilotado a distancia

10.5.2 Al elaborar el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia, se tienen que considerar específicamente los aspectos de actuación humana que incluyen el traspaso de control dentro y entre estaciones de pilotaje a distancia, si esto está previsto en los requisitos operacionales, traspasos de mando del piloto o la pilota a distancia, conmutación de enlaces de control, procedimientos apropiados de planificación de contingencias, comunicaciones de la tripulación a distancia, p. ej., de piloto a distancia a piloto a distancia, de piloto a distancia a observador del helicóptero pilotado a distancia u otro personal de apoyo y de piloto a distancia a ATC.

10.5.3 El manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia contendrá toda la información necesaria para la operación del RPAS.

10.5.4 **Recomendación.**— *Además de los especificados en 7.5 deberían incluirse, entre otros, los siguientes procedimientos:*

- a) *procedimientos para el traspaso del helicóptero pilotado a distancia de una estación de pilotaje a distancia (RPS) a otra;*
 - b) *especificaciones y procedimientos relativos a enlaces C2 para el traspaso del mando y el control del helicóptero pilotado a distancia de un enlace C2 a otro y para responder a una interrupción o pérdida de enlace C2 temporal;*
 - c) *procedimientos de terminación de vuelo, si corresponde;*
 - d) *procedimientos de seguridad únicos del sistema de aeronave pilotada a distancia (p. ej., seguridad de la estación de pilotaje a distancia, enlace C2, etc.); y*
 - e) *detectar y evitar.*
-

CAPÍTULO 11. CONSIDERACIONES ÚNICAS DE LOS HELICÓPTEROS PILOTADOS A DISTANCIA

11.1 Generalidades

Las normas de este capítulo se aplicarán a otros aspectos característicos de los helicópteros pilotados a distancia que no comparte la aviación tripulada.

11.2 Transporte, almacenamiento y montaje

En el caso de helicópteros pilotados a distancia diseñados para ser transportables cuando no están funcionando, se demostrará que los factores ambientales y otras condiciones previsibles que es probable encontrar durante su transporte o almacenamiento no contravendrán ningún requisito de esta parte. Las limitaciones, la información y las indicaciones para el transporte y montaje seguro de los helicópteros pilotados a distancia se establecerán y proporcionarán de acuerdo con lo prescrito en el Capítulo 7 de esta parte.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

11.3 Métodos de lanzamiento

11.3.1 Cuando un helicóptero pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante el lanzamiento, se tendrán en cuenta los efectos del método de lanzamiento al calcular las cargas de lanzamiento de conformidad con el Capítulo 3 y al establecer las limitaciones operacionales, las indicaciones y los letreros, según lo establecido en el Capítulo 7.

11.3.2 *Performance de despegue.* Cuando esté diseñado para ser asistido durante el lanzamiento, el helicóptero pilotado a distancia alcanzará una energía y una Controlabilidad suficientes al final de la fase de lanzamiento que permitan garantizar un vuelo seguro y manejable en todas las condiciones de utilización previstas.

11.4 Métodos de recuperación

11.4.1 Cuando un helicóptero pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante la recuperación normal al aterrizaje, se tendrán en cuenta los efectos del método de recuperación al calcular las cargas de recuperación de conformidad con el Capítulo 3 y al establecer las limitaciones operacionales, las indicaciones y los letreros, según lo establecido en el Capítulo 7.

11.4.2 *Performance de recuperación.* Cuando el helicóptero pilotado a distancia esté diseñado para ser asistido durante la recuperación normal al aterrizaje, la performance de vuelo del helicóptero pilotado a distancia y las características de control serán adecuadas para los procedimientos de aterrizaje previstos en todas las condiciones de utilización previstas.

11.5 Recuperación de emergencia

Para los helicópteros pilotados a distancia que dispongan de capacidad de recuperación de emergencia o de un sistema de terminación del vuelo que se inicia a través del mando de un piloto a distancia o por medios automáticos, a fin de reducir el riesgo de lesiones mortales en personas que están en tierra en caso de un aterrizaje de emergencia:

- a) todo sistema a bordo del helicóptero pilotado a distancia que resulte crítico para la capacidad de recuperación de emergencia, con el fin de llegar a un área segura, realizará las funciones para las que está destinado en toda la envolvente del vuelo en las condiciones de utilización previstas del helicóptero pilotado a distancia;
- b) será necesario demostrar que todo sistema a bordo del helicóptero pilotado a distancia que resulte crítico para un sistema de terminación del vuelo, un procedimiento o una función cuyo propósito sea terminar inmediatamente el vuelo normal puede realizar las funciones para las que está destinado en toda la envolvente del vuelo en las condiciones de utilización previstas del helicóptero pilotado a distancia; y
- c) se establecerán y especificarán en el manual de vuelo del helicóptero pilotado a distancia, de acuerdo con los requisitos del Capítulo 7, las limitaciones de utilización, los procedimientos, las instrucciones y cualquier información adicional necesaria para la operación segura del helicóptero pilotado a distancia.

Nota 1.— Un sistema de terminación de vuelo (p. ej., un paracaídas de recuperación de todo el helicóptero pilotado a distancia) tiene como finalidad poner inmediatamente fin al vuelo y reducir la energía cinética al momento del impacto, pero no garantiza, necesariamente, en qué lugar se encontrará el punto de impacto.

Nota 2.— La capacidad de recuperación de emergencia consiste en funciones que pueden realizarse a través del mando del piloto o tripulación a distancia o mediante acciones automáticas preprogramadas, las cuales tienen el propósito de dirigir al helicóptero pilotado a distancia a un sitio de emergencia preseleccionado para luego hacer el aterrizaje de emergencia.

Nota 3.— Al considerar la protección de la gente en tierra, en caso de un aterrizaje de emergencia, entre los elementos que deben considerarse figuran los siguientes:

- a) *criterios respecto a la sujeción de artículos que podrían presentar un peligro para la gente que está en tierra;*
- b) *la integridad y la posición de las células del combustible; y*
- c) *la integridad de los sistemas eléctricos para evitar causas de combustión.*

11.6 Rodaje, despegue y aterrizaje automáticos

Todo sistema instalado en el helicóptero pilotado a distancia que se requiere para el rodaje, el despegue o el aterrizaje automáticos permitirá garantizar que la pérdida, degradación o interrupción de la información de navegación o del enlace C2 no tenga efectos negativos en la seguridad operacional durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje.

11.7 Enlace C2

El enlace C2, tal como se encuentra integrado en el sistema de aeronave pilotada a distancia, llevará a cabo la función para la que está destinado en todas las condiciones de utilización previstas. Entre los aspectos que se considerarán en relación con el enlace C2 cabe destacar los siguientes:

- a) un medio para mantener el enlace C2 por medio de condiciones de utilización previsibles;

- b) un medio para restablecer el enlace C2 en caso de que se interrumpa en forma temporal;
- c) un medio de garantizar la continuidad del vuelo y el aterrizaje en condiciones de seguridad en caso de que el RPAS entre en un estado de enlace C2 perdido;
- d) incorporación de la performance del enlace C2 y limitaciones de utilización, según lo requerido en el Capítulo 7 de esta parte; y
- e) un medio de monitorear la performance y el estado del enlace C2.

11.8 Equipo para detectar y evitar y otro equipo

Todo equipo que se requiere para la operación del helicóptero pilotado a distancia, como el sistema para detectar y evitar, cumplirá las normas del Capítulo 6 de esta parte.

11.9 Equipo de misión

Se tendrá en cuenta la instalación de equipo de misión en el helicóptero pilotado a distancia al demostrar que se cumplen los requisitos de esta parte, a fin de garantizar que no afecta a la seguridad del vuelo del helicóptero pilotado a distancia.

11.10 Seguridad de la aviación

11.10.1 El diseño del helicóptero pilotado a distancia garantizará que la seguridad del sistema del helicóptero pilotado a distancia esté protegida contra el acceso físico y electrónico no autorizado por parte de fuentes externas al helicóptero pilotado a distancia, incluso durante las actividades de mantenimiento.

11.10.2 **Recomendación.**— *Deberían identificarse y evaluarse las amenazas para la seguridad y deberían implantarse estrategias de mitigación de riesgos para proteger el helicóptero pilotado a distancia de repercusiones negativas en su seguridad operacional y funcionalidad y el mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

PARTE X. ESTACIÓN DE PILOTAJE A DISTANCIA (RPS)

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Salvo por lo indicado a continuación, las normas de esta parte se aplican a estaciones de pilotaje a distancia de todos los tipos, según se exige en las Partes VIII y IX. Las normas de esta parte que se aplican a un tipo de estación de pilotaje a distancia en la fecha de presentación de la solicitud de aprobación de tipo a la autoridad nacional competente.

Nota 1.— Las normas siguientes no incluyen especificaciones cuantitativas comparables a las contenidas en los códigos nacionales de aeronavegabilidad. De acuerdo con 1.2.1 de la Parte II, estas normas serán suplementadas por requisitos establecidos, adoptados o aceptados por los Estados contratantes.

Nota 2. — Las disposiciones de esta parte complementan los SARP del Anexo 6 relativos a la operación de RPAS.

1.1.2 El nivel de aeronavegabilidad definido en las partes apropiadas del código nacional amplio y detallado para las estaciones de pilotaje a distancia mencionado en 1.1.1, equivaldrá, al menos en gran parte, al nivel general al que están dirigidas las normas generales de esta parte.

1.2 Interfaces e integración de la RPS

Se dará toda la información necesaria para la provisión de interfaces seguras y correctas entre la estación de pilotaje a distancia y la aeronave pilotada a distancia, incluidas las limitaciones relativas al enlace C2 y la información necesaria para la función prevista de cualquier enlace C2 que se especifique en el diseño de tipo.

1.3 Mantenimiento de la aeronavegabilidad – información sobre el mantenimiento

1.3.1 *Generalidades.* Se dará información que permita desarrollar procedimientos para mantener la estación de pilotaje a distancia en condiciones de aeronavegabilidad. Esta información incluirá la que se describe en 1.3.2, 1.3.3 y 1.3.4.

1.3.2 *Información sobre el mantenimiento.* La información sobre el mantenimiento incluirá una descripción de la estación de pilotaje a distancia y de los métodos recomendados para llevar a cabo el mantenimiento. Esa información incluirá orientación sobre el diagnóstico de defectos y hará una distinción clara entre:

- a) un diagnóstico de defectos y los trabajos de rectificación que pueden realizarse mientras la estación de pilotaje a distancia está funcionando, si esto es necesario para concluir de manera segura el vuelo; y
- b) los trabajos de mantenimiento que no deben realizarse cuando la estación de pilotaje a distancia está funcionando.

1.3.3 *Información sobre el programa de mantenimiento.* La información sobre el programa de mantenimiento incluirá todos los trabajos de mantenimiento y los intervalos recomendados para efectuarlos.

1.3.4 *Requisitos obligatorios de mantenimiento resultantes de la aprobación del diseño de tipo.* Se identificarán como tales los requisitos de mantenimiento que el Estado de diseño haya especificado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo y se incluirán en la información sobre mantenimiento indicada en 1.3.3.

CAPÍTULO 2. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

2.1 Protección contra incendios, humo y gas tóxico

Se dispondrá de los medios que permitan reducir al mínimo el riesgo de incendios y la producción de humo y de gases tóxicos en caso de incendio.

2.2 Funcionamiento

La estación de pilotaje a distancia se diseñará y construirá de forma que funcione en condiciones de seguridad dentro de sus límites de utilización, en las condiciones de utilización previstas, cuando se encuentre integrada dentro de un sistema de aeronave pilotada a distancia que utilice cualquier enlace C2 y cualquier servicio de comunicación como se especifica en las condiciones de utilización previstas en el diseño de tipo.

2.3 Análisis de fallas

Se realizará una evaluación de la seguridad operacional de la estación de pilotaje a distancia para cerciorarse de que funciona en condiciones de seguridad en la gama completa de condiciones de utilización. Se llevará a cabo un análisis de fallas para identificar posibles condiciones de falla de la RPS, sus efectos a nivel de la RPS y la probabilidad de que ocurran, con el fin de permitir evaluar, en su conjunto, la seguridad operacional del sistema a nivel de la RPA, de acuerdo con lo requerido en el Capítulo 6 de la Parte VIII o la Parte IX.

2.4 Materiales y métodos de fabricación

En la selección de materiales y de métodos y procesos de fabricación se tendrá en cuenta el entorno operacional de la estación de pilotaje a distancia que se prevé estará en servicio.

2.5 Conexión eléctrica y protección contra los rayos y la electricidad estática

La conexión eléctrica y la protección contra rayos y electricidad estática serán tales que:

- a) protegerán a la estación de pilotaje a distancia, a sus sistemas y a sus ocupantes y a quienes entren en contacto con la estación de pilotaje a distancia contra los efectos peligrosos de las descargas de rayos y los choques eléctricos; y
- b) impidan la acumulación peligrosa de carga electroestática.

2.6 Manejo de la estación de pilotaje a distancia

Se definirán las disposiciones y procedimientos sobre el diseño para el manejo seguro de la estación de pilotaje a distancia.

CAPÍTULO 3. SISTEMAS Y EQUIPO

3.1 Generalidades

3.1.1 Los sistemas y el equipo instalados en la RPS se diseñarán e instalarán de manera que se garantice que cumplen todas las normas establecidas en esta parte, así como las que se aplican a la RPA controlada por la RPS.

3.1.2 La RPS tendrá la capacidad de mostrar a la tripulación de vuelo a distancia, en pantalla, toda la información necesaria para operar de manera segura la RPA.

3.1.3 La RPS proporcionará los medios necesarios para alertar a la tripulación de vuelo a distancia de condiciones inseguras relacionadas con sus propios sistemas o que sean detectadas de la RPA controlada por la RPS y para permitirle tomar medidas correctivas.

3.2 Abastecimiento de energía eléctrica

El sistema de abastecimiento de energía eléctrica estará diseñado de tal forma que produzca la energía necesaria durante las operaciones normales de la estación de pilotaje a distancia.

3.3 Protección contra la interferencia electromagnética

Los sistemas electrónicos de la estación de pilotaje a distancia, en particular aquellos cuyo mal funcionamiento pueda afectar de manera negativa a la operación segura de la aeronave pilotada a distancia, estarán protegidos contra la interferencia electromagnética dimanante de fuentes internas y externas.

3.4 Garantía relativa al desarrollo de soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas

Se desarrollará, verificará y validará el soporte físico electrónico complejo y soporte lógico de sistemas a fin de garantizar que los sistemas que se utilizan en la estación de pilotaje a distancia ejecutan las funciones previstas con un grado de seguridad operacional que esté a la altura de la clasificación de las condiciones de falla de la aeronave pilotada a distancia para la que se busca la certificación de la RPS.

Nota.— Algunos Estados aceptan normas de la industria nacionales o internacionales para garantizar el proceso de desarrollo (desarrollo, verificación y validación) de complejos soportes físicos electrónicos y soportes lógicos de sistemas.

CAPÍTULO 4. SEGURIDAD DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO A DISTANCIA

4.1 Protección contra incendios

Se proporcionarán a la tripulación de vuelo a distancia medios de protección contra incendios.

4.2 Evacuación

Se proporcionarán medios para permitir la evacuación adecuada en caso de emergencia.

CAPÍTULO 5. AMBIENTE OPERATIVO Y FACTORES HUMANOS

5.1 Generalidades

La estación de pilotaje a distancia estará diseñada de manera que la operación de la misma sea segura pese a las limitaciones de quienes la operan, mantienen y atienden.

Nota.— Ocurre frecuentemente que la interfaz ser humano-máquina es el punto débil de los sistemas operativos y, por lo tanto, es necesario asegurarse de que la aeronave pilotada a distancia es gobernable en todas las fases del vuelo (lo que abarca cualquier degradación debido a fallas y/o cualquier estación de pilotaje a distancia ubicada en plataformas móviles/en movimiento donde los datos de entrada procedentes de fuentes que están en el equipo puedan entrar en conflicto con los de las fuentes de sensores) y de que la tripulación a distancia no se vea perjudicada por el ambiente en el que ha sido ubicada durante la operación de la aeronave pilotada a distancia.

5.2 Tripulación de vuelo a distancia

5.2.1 La estación de pilotaje a distancia estará diseñada de forma que la tripulación a distancia pueda gobernar la aeronave pilotada a distancia con seguridad y eficiencia. El diseño tendrá en cuenta las diferencias en la habilidad y fisiología de la tripulación de vuelo a distancia dentro de los límites establecidos para el otorgamiento de licencias de la tripulación de vuelo a distancia. Se tendrán en cuenta las diferentes condiciones de utilización previstas de la aeronave pilotada a distancia, incluso las dificultades ocasionadas por fallas.

5.2.2 **Recomendación.**— *Deberían considerarse las implicaciones que tiene para la actuación humana la falta de información de los sensores procedente directamente de la aeronave pilotada a distancia (p. ej., vibración, carga gravitacional, humos, llamas, etc.) que resulte del hecho de que el piloto o la pilota que opera la aeronave está a distancia y, cuando sea necesario, esa información debería tenerse en cuenta en consecuencia.*

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

5.3 Ergonomía

Al diseñar la estación de pilotaje a distancia, se tendrán en cuenta, cuando corresponda, factores ergonómicos tales como:

- a) la facilidad de uso y la prevención de uso incorrecto involuntario;
- b) la facilidad del acceso;
- c) el enfoque de diseño de la estación de pilotaje a distancia; y
- d) la facilidad de mantenimiento.

5.4 Factores del ambiente operativo

5.4.1 El ambiente operativo de la estación de pilotaje a distancia estará diseñado de acuerdo con los principios de actuación humana.

Nota.— En el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683) y en el Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc 10019) figuran textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos.

5.4.2 Se proporcionará a la tripulación de vuelo a distancia asientos adecuados. Se prestará atención a la forma de reducir al mínimo la posibilidad de lesiones a la tripulación de vuelo a distancia si entra en contacto con las estructuras que le rodea durante las operaciones de la aeronave pilotada a distancia.

CAPÍTULO 6. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN E INFORMACIÓN

6.1 Generalidades

Se declararán todas las condiciones y limitaciones de utilización que tienen por objeto regir la operación de la estación de pilotaje a distancia.

6.2 Información y procedimientos de utilización

6.2.1 *Tipos de operaciones admisibles.* Se hará una lista de los tipos especiales de operaciones respecto a los cuales la estación de pilotaje a distancia haya demostrado que posee las cualidades necesarias para cumplir las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

6.2.2 *Procedimientos de utilización.* Se hará una descripción de los procedimientos de utilización normales y de emergencia propios del tipo de estación de pilotaje a distancia y necesarios para su utilización segura.

6.3 Manual de operación de la RPS

Se proporcionará un manual de operación de la RPS en el que:

- a) se indicará claramente la estación de pilotaje a distancia o la serie de estaciones de pilotaje a distancia específicas a las que se refiere;
- b) se indicará la aeronave pilotada a distancia/sistema de aeronave pilotada a distancia o la serie de aeronaves pilotadas a distancia/sistemas de aeronaves pilotadas a distancia específicos a los que se refiere; y
- c) se incluirán, por lo menos, las limitaciones, la información y los procedimientos que se especifican en 6.1 y 6.2.

CAPÍTULO 7. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

7.1 Control del acceso a la estación de pilotaje a distancia

Se proporcionarán medios para impedir en forma adecuada el acceso no autorizado a la RPS.

7.2 Seguridad de los sistemas

7.2.1 El diseño de la estación de pilotaje a distancia garantizará que la seguridad del sistema de la aeronave pilotada a distancia esté protegida contra el acceso físico y electrónico no autorizado por parte de fuentes externas a la estación de pilotaje a distancia, incluso durante las actividades de mantenimiento

7.2.2 **Recomendación.**— *Deberían identificarse y evaluarse las amenazas para la seguridad y deberían implantarse estrategias de mitigación de riesgos para proteger la estación de pilotaje a distancia de repercusiones negativas en la seguridad operacional, la funcionalidad y el mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

APÉNDICE. CERTIFICADO DEL ORGANISMO DE MANTENIMIENTO RECONOCIDO (AMO)

1. Propósito y alcance

1.1 **Recomendación.**— *El certificado del AMO debería contener la información mínima que se requiere en el párrafo 2.*

1.2 **Recomendación.**— *En el certificado del AMO debería definirse el alcance de la aprobación para la cual se autorizó al organismo de mantenimiento.*

Nota.— *En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) figuran ejemplos y textos de orientación detallados para llenar la plantilla del AMO (véase el párrafo 2).*

2. Plantilla del AMO

CERTIFICADO DEL ORGANISMO DE MANTENIMIENTO RECONOCIDO		
Autoridad expedidora ¹ :		
Número de referencia de la aprobación ² :	Nombre del organismo ³ : Domicilio registrado: Teléfono: Correo-e:	Fecha de expiración (si corresponde) ⁴ :
Clase(s) y habilitaciones autorizadas		
Clase ⁵	Habilitación ⁶	Limitaciones ⁷
Mantenimiento de aeronaves		
Mantenimiento de motores		
Mantenimiento de componentes		
Mantenimiento especializado		
Términos de la aprobación		
<p>Por el presente, se certifica que⁸ _____ está autorizado(a) a llevar a cabo las actividades que se especifican en los Términos de aprobación adjuntos al presente, con sujeción al cumplimiento de⁹ _____ y lo dispuesto en la última versión del manual de procedimientos del organismo de mantenimiento (MOPM).</p> <p>Lugares de las instalaciones de mantenimiento: De conformidad con¹⁰ _____ de la última versión del MOPM.</p> <p>Este certificado estará vigente durante el período de validez especificado anteriormente, a menos que se renuncie al mismo, se sustituya, se suspenda o se revoque.</p>		
Nombre ¹¹ : _____ Fecha de expedición original ¹² : _____		
Cargo ¹³ : _____ Fecha de expedición actual ¹⁵ : _____		
Firma ¹⁴ : _____		

Notas:

- Nombre de la autoridad que expide la aprobación.
- Número único de referencia de la aprobación emitido por el Estado de matrícula.
- Domicilio registrado, número de teléfono y correo-e.
- Fecha de expiración (dd-mm-aaaa), si corresponde, de lo contrario, insértese N/A.

5. Alcance de la aprobación empleando las clases que siguen: aeronaves, motores, componentes o mantenimiento especializado.
6. Alcance de la aprobación empleando las habilitaciones que siguen:
 - a) mantenimiento de aeronaves — aviones grandes, aviones pequeños, helicópteros, otras clases de aeronaves (p. ej., planeadores, globos, dirigibles, aeronaves ligeras deportivas, etc.);
 - b) mantenimiento de motores — categorías de motores (p. ej., motores alternativos, de turbina y eléctricos);
 - c) mantenimiento de componentes — código del sistema de numeración estándar (SNS) derivado de la especificación ASD/ATA S1000D para determinar el sistema de aeronave que se aplica a la homologación. [Véase el capítulo 10, adjunto F, del *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760)]; y
 - d) mantenimiento especializado — clase de aprobación necesaria para el mantenimiento especializado empleando las habilitaciones siguientes: mantenimiento de materiales compuestos, tratamiento de superficies como, por ejemplo, martillado, recubrimiento metálico, pintura, pruebas no destructivas, soldo y otros procesos únicos aceptados/aprobados por el Estado. (Véase el capítulo 10, adjunto F, del Doc 9760).
7. Limitaciones del alcance de la aprobación, si corresponde, para las aeronaves, los componentes o el mantenimiento especializado. Si las limitaciones se describen en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento reconocido, en el certificado del AMO debería incluirse una referencia al manual.
8. Nombre del organismo autorizado para llevar a cabo el mantenimiento. En caso de que un Estado no anexe los términos de la aprobación en el certificado del AMO, el Estado debería enmendar esa parte de la manera siguiente:

“Por el presente, se certifica que⁸_____ está autorizado(a) a llevar a cabo las actividades que se enumeran en este certificado, con sujeción al cumplimiento de_____ y lo dispuesto en la última versión del manual de procedimientos del organismo de mantenimiento”.
9. Referencia a los reglamentos estatales pertinentes.
10. Referencia a la sección o capítulo y párrafo apropiados del manual de procedimientos del organismo de mantenimiento donde se enumeran los lugares aprobados de las instalaciones del organismo; por ejemplo, sección/capítulo 1, 1.1.
11. Nombre del representante de la autoridad que firma el certificado del AMO.
12. Fecha de expedición original (si difiere de la fecha de expedición actual), de lo contrario, utilícese N/A.
13. Cargo del representante de la autoridad que firma el certificado del AMO.
14. Firma del representante de la autoridad. Asimismo, puede estamparse un sello oficial en el certificado del AMO.
15. Fecha de expedición del certificado del AMO (dd-mm-aaaa).

— FIN —

ISBN 978-92-9265-761-1



9 789292 657611