



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“AÑO DE LA INNOVACIÓN Y LA COMPETITIVIDAD”

RESOLUCION 002/2019

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de Abril de 2013, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio y espacio aéreo dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) núm. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, Dr. MARCELINO ALEJANDRO HERRERA RODRÍGUEZ.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con el artículo 34 de la citada Ley “El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución”.

CONSIDERANDO TERCERO: Que según disponen los literales d), g) y h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): *“ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo, de seguridad según los estándares de la OACI”; “adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago”, así como “elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”.*

CONSIDERANDO CUARTO: Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del artículo 39 de la indicada Ley, el Director General considerará, entre otros asuntos, *“como de interés público, la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”.*



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

CONSIDERANDO QUINTO: Que así mismo dispone en su artículo 50 la repetida Ley, que *“Excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General o Directora General surtan efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el periodo de vigencia que se haya especificado en dichas ordenes, reglas y reglamentos”*.

CONSIDERANDO SEXTO: Que dentro de las amplias facultades otorgadas por el artículo 62 de la normativa en cuestión, al Director o Directora General para dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, cabe destacar lo preceptuado en sus literales a) y b) de dicho artículo, referidos a *“la conducción del vuelo de aeronaves”* y *“la navegación, protección e identificación de aeronaves”*.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que se hace necesario aprobar y modificar, tanto el RAD 135, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RADs), tantas veces como sea apropiado y necesario para adecuarlos a las nuevas realidades institucionales y necesidades de la aviación civil nacional e internacional a fin de proveerla de la adecuada supervisión y vigilancia de la seguridad operacional con que ésta debe operar bajo las normas y procedimientos que demandan los nuevos tiempos.

Vista: La Constitución de la República, del 26 de enero de 2010.

Vista: La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial núm. 10399, el 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de abril de 2013.

Visto: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo (PDE) Núm. 06 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) **REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL**, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

Vistas: Las resoluciones núms. 001-07, del 25 de enero de 2007; 020-07, del 18 abril de 2007; 018-08, del 1ro. De julio de 2008; 070-08, del 22 de diciembre de 2008; 016-09, del 20 de enero de 2009, y 005-2016, del 6 de abril de 2016.

Vistos: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

Vistas: Las Resoluciones núms. 005-2013 y 007-2013, del 07 de agosto y 15 de octubre de 2013, respectivamente, que actualizan el RAD-22, sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

POR TALES MOTIVOS, el Director General del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

RESUELVE

PRIMERO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) **REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL**, en las Secciones “A”, “B”, “C”, “D”, “E”, “F”, “G”, “H”, “I”, “J”, “K” y “L”, en las subsecciones, literales, ordinales, definiciones, reservaciones y agregados, según se indican a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

“ Sección “A” – Generalidades.

135.4 Reglas aplicables a operación en un país extranjero.

135.4a Cada titular de certificado debe cerciorarse de que todos sus empleados estén enterados de que, mientras estén operando una aeronave en un país extranjero, deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realizan operaciones, excepto si cualquier regulación establecida en este reglamento es más estricta y puede ser seguida sin violar las reglas de ese país.

135.21 Reservado.

135.21a Requerimientos del manual de operaciones.

- a) El operador aéreo establecerá un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal de operaciones, de acuerdo con las condiciones de los párrafos (d) al (j) de esta subsección.
- b) El formato y contenido de los documentos de seguridad de vuelo deberá ser aceptable para el IDAC.
- c) En este sistema se recopilará y organizará la información necesaria para las operaciones en tierra y de vuelo, que incluirá como mínimo, el manual de operaciones y el manual de control de mantenimiento del operador aéreo.
- d) En cumplimiento con los párrafos (a), (b) y (c) todo operador aéreo que utilice más de un piloto en sus operaciones debe:

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- (1) preparar y mantener vigente un manual de operaciones (OM) y un manual de control de mantenimiento (MCM), para uso y guía del personal de gestión, de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento;
- (2) proporcionar al IDAC, en los plazos previstos, un ejemplar del manual de operaciones para someterlo a revisión y aceptación y, donde se requiera, a aprobación; e
- (3) incorporar en el manual de operaciones todo texto obligatorio que el IDAC pueda exigir.

135.21a e) El IDAC puede autorizar una desviación al párrafo (a) de esta sección, si determina que debido al tamaño limitado de la operación, todo o parte del manual no es necesario para uso y guía del personal de gestión, de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento.

135.21a f) El manual de operaciones:

- f)(1) puede ser preparado en un solo volumen o en partes, de forma impresa o de otra forma aceptable para el IDAC; y
- f)(2) debe ser modificado o revisado, siempre que sea necesario, a fin de garantizar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba utilizar dicho manual; y
- f)(3) en el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.

135.21a g) El operador aéreo garantizará el acceso a la lectura y suministrará una copia del manual de operaciones o de las partes apropiadas del manual que incluya copia del registro de control de enmiendas:

- g)(1) a los miembros de la tripulación;
- g)(2) al personal interesado de operaciones y de mantenimiento; y
- g)(3) a los representantes del IDAC asignados a su organización.

135.21a h) Toda persona a la que se le ha asignado una copia del manual de operaciones o de sus partes apropiadas debe:

- h)(1) mantener el manual vigente, con las enmiendas suministradas; y



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

h)(2) tener el manual o sus partes apropiadas disponibles cuando realice sus tareas asignadas.

135.21a i) El operador aéreo debe llevar a bordo de sus aviones, en todos los vuelos:

i)(1) el manual de operaciones (OM) o aquellas partes del mismo que se refieren a las operaciones de vuelo, que incluya:

i)(1)(i) una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el IDAC, desarrollada a partir de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).

i)(2) el manual de operación de la aeronave (AOM) que incluya:

i)(2)(i) los procedimientos normales de operación, no normales y de emergencia;

i)(2)(ii) los procedimientos operacionales normalizados (SOP);

i)(2)(iii) los sistemas de la aeronave; y

i)(2)(iv) las listas de verificación que hayan de utilizarse.

i)(3) el manual de vuelo del avión (AFM) o manual de vuelo del helicóptero (RFM), excepto para aquellas aeronaves que no han sido certificadas de tipo con un AFM/RFM.

i)(4) otros documentos que contengan datos de performance (manual de análisis de pista) y cualquier otra información necesaria para la operación de la aeronave conforme su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones.

i)(5) el manual de control de mantenimiento (MCM) o sus partes.

i)(5)(i) cuando este manual o sus partes sean transportadas en una forma que no sea la impresa, el operador aéreo debe llevar a bordo:

i)(5)(i)(A) un dispositivo de lectura compatible que proporcione una imagen claramente legible de la información e instrucciones de mantenimiento; o

i)(5)(i)(B) un sistema que permita recuperar la información e instrucciones de mantenimiento en idioma español o en otro idioma autorizado por el IDAC.

i)(5)(ii) si el operador aéreo realiza inspecciones o mantenimiento de las aeronaves en estaciones específicas donde mantiene el manual del programa de inspección



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

aprobado, no requiere llevar a bordo el MCM o sus partes cuando se dirija a esas estaciones.

135.23 a)(2) Excepto que el Director General lo aprobare de otra manera, a partir del 1ro. de octubre de 2016, el manual de operaciones deberá abarcar como mínimo el contenido del Apéndice "H" de este reglamento.

a)(4) Ser presentado en una forma coherente y de fácil revisión y lectura, como se explica en el Apéndice "H" de este reglamento;

a)(6) Cumplir y no contradecir los reglamentos nacionales, las normas internacionales aplicables, el AOC y las OpSpecs;

a)(8) Hacer referencia a cada sección de este reglamento y a las OpSpecs que han sido incorporadas.

a)(9) Listar el nombre y el título de cada persona autorizada a ejercer el control operacional según como está prescrito en la subsección 135.77.

135.45 n) El manual de operación de la aeronave:

135.45 o) El manual de control de mantenimiento (MCM) o sus partes.

135.47-135.59 Reservado.

Sección "B" Operaciones de Vuelo.

135.63 a)(5) Un registro individual para cada tripulante de cabina que sea requerido bajo este reglamento, que tenga detalles suficientes que permitan determinar el cumplimiento de las porciones aplicables al Apéndice "K" de este reglamento.

135.65 d) Todo titular de certificado debe establecer un procedimiento para mantener copias de la bitácora de vuelo y mantenimiento de la aeronave requerida por esta subsección, a bordo de la aeronave, para ponerlas a disposición del personal apropiado y se debe incluir este procedimiento en el manual requerido por la subsección 135.21a.

135.89 a)(2) Sobre los 12,000 pies MSL.

135.99 a) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave con menos del mínimo de tripulación de vuelo requerido que está especificado en las limitaciones de operación de la aeronave o en el Manual de Vuelo de Aeronave (AFM) de esa



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

aeronave y que es requerido por este reglamento para la clase de operación que se conduce.

135.99 b) Ningún titular de certificado de operador aéreo bajo este reglamento, debe operar una aeronave sin un segundo al mando, si esa aeronave tiene una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de pilotos, de diez (10) o más asientos.

135.105 Excepción a los requerimientos de segundo al mando: Aprobación para uso de sistema de piloto automático.

135.105 a) Excepto como está provisto en las subsecciones 135.99 y 135.111, a menos que dos (2) pilotos sean requeridos por este reglamento para operaciones bajo regla VFR, una persona puede operar una aeronave sin un segundo al mando, si dispone de una aeronave equipada con un sistema de piloto automático aprobado y el uso de ese sistema está autorizado por las apropiadas especificaciones de operaciones. Ningún titular de certificado debe utilizar a una persona, ni ninguna persona debe servir como un piloto al mando bajo esta subsección, en una aeronave utilizada en operaciones comerciales, como está definido en el RAD 119 a menos que esa persona tenga por lo menos 100 horas de vuelo como piloto al mando en la marca y modelo de la aeronave que ha de ser volada y ha cumplido todos los otros requisitos aplicables de este reglamento.

135.127 g) Los requisitos de información al pasajero, establecidos en el RAD, subsección 91.517 (b) y (d), son en adición a los requisitos prescritos en esta subsección.

135.128 b)(1) Excepto como está establecido en la subsección 135.128 (a)(2)(ii)(C)(cc) y 135.128 (a)(2)(ii)(C)(dd), ningún operador aéreo debe permitir a un niño, en una aeronave, ocupar un sistema de sujeción de niños "Booster- type", sistema de sujeción de niño "vest-type", sistema de sujeción de niño "harness-type" o un sistema de sujeción de niño en el regazo durante el despegue, aterrizaje y movimiento sobre la superficie.

135.133-135.139 Reservado.

Sección "C" - Aeronaves y Equipos.

135.143 c) El transpondedor ATC, instalado dentro del tiempo debido, debe cumplir con los requisitos aplicables al equipo de la manera como está establecido en el RAD, subsección 91.411.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.144a *Nota 2. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859 de OACI), figura orientación sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.*

135.144a *Nota 3. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859 de OACI) figura orientación sobre evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.*

135.148 Reservado.

135.148a Equipos de navegación.

135.148a a) El operador aéreo no debe operar una aeronave, a menos que esté provista del equipo de navegación apropiado que le permita proseguir:

a)(1) de acuerdo con su plan operacional de vuelo; y

a)(2) de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

135.148a b) Los helicópteros estarán excluidos de cumplir con el Párrafo (a) solo si la navegación en los vuelos que se atengan a las VFR se efectúen por referencia a puntos característicos del terreno y estén expresamente autorizados por el IDAC.

135.148a c) En las operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación para la navegación basada en la performance (PBN):

c)(1) la aeronave, además de los requisitos del Párrafo (a) de esta sección:

c)(1)(i) estará dotada de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescrita; y

c)(1)(iii) contará con información relativa a las capacidades de especificación de navegación del avión enumeradas en el manual de vuelo o en otra documentación del avión que haya aprobado el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y

c)(2) El IDAC se asegurará de que, para las operaciones en las que la especificación de navegación para la PBN se haya prescrito, el operador aéreo haya establecido y documentado:

c)(2)(i) procedimientos normales y anormales, incluidos los procedimientos de contingencia;

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- c)(2)(ii) requisitos en cuanto a las cualificaciones y las competencias de la tripulación de vuelo, de acuerdo con las especificaciones apropiadas de navegación;
- c)(2)(iii) un programa de instrucción para el personal pertinente, que sea congruente con las operaciones previstas; y
- c)(2)(iv) procedimientos de mantenimiento apropiados para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con las especificaciones apropiadas de navegación.
- c)(2)(iv) Nota 1. En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9997) figura orientación sobre los riesgos de seguridad operacional y su mitigación para las operaciones PBN.
- c)(2)(iv) Nota 2. La gestión de datos electrónicos de navegación es parte integral de los procedimientos normales y anormales.
- c)(3) el IDAC emitirá una aprobación específica para especificaciones de navegación complejas.
- c)(4) el IDAC emitirá una aprobación específica para especificaciones de navegación complejas.

135.148a d) Para los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que se prescriben especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS),

d)(1) El avión deberá:

d)(1)(i) estar dotado de equipo de navegación que proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y

d)(1)(ii) estar autorizado por el Estado de matrícula para las operaciones MNPS en cuestión.

d)(2) el operador aéreo por su parte, deberá estar autorizado por el IDAC para realizar las operaciones en cuestión.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.148a e) Para los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que se aplica una separación vertical mínima reducida (RVSM) de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive:

e)(1) El avión deberá:

e)(1)(i) estar dotado de equipo que pueda:

e)(1)(i)A. Indicar a la tripulación de vuelo el nivel de vuelo en que está volando;

e)(1)(i)B. Mantener automáticamente el nivel de vuelo seleccionado;

e)(1)(i)C. dar alerta a la tripulación de vuelo en caso de desviación con respecto al nivel de vuelo seleccionado. El umbral para la alerta no excederá de +/- 90m (300 ft);

e)(1)(i)D. Indicar automáticamente la altitud de presión; y

e)(1)(ii) recibir autorización del Estado de matrícula para operaciones en el espacio aéreo en cuestión.

e)(2) el operador aéreo por su parte, deberá estar autorizado por el IDAC para realizar las operaciones en cuestión.

135.148a f) El Operador aéreo que cuenta con autorización RVSM, deberá asegurarse de que un mínimo de dos aviones de cada grupo de tipos de aeronaves se someta a vigilancia de la performance de mantenimiento de altitud, como mínimo una vez cada dos años, o a intervalos de 1 000 horas de vuelo por avión, de ambos intervalos, el que sea más largo. En el caso de que los grupos de tipos de aeronaves de un operador aéreo consistan en un solo avión, dicho avión deberá someterse a vigilancia en el período especificado.

135.148a g) Las aeronaves deben estar suficientemente provistas de equipo de navegación para asegurar que, en caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase de vuelo, el equipo restante permita que la aeronave navegue de conformidad con los requisitos establecidos en esta sección.

135.148a h) El operador aéreo someterá a la vigilancia de la performance de mantenimiento de altitud un mínimo de dos aviones de cada grupo de tipos de aviones una vez cada 2 años, o a intervalos de 1000 horas de vuelo por avión, de ambos intervalos, el que sea más largo.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.148a i) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, la aeronave estará provista de equipo de navegación apropiado que proporcione guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual. Este equipo permitirá obtener tal guía respecto a cada uno de los aeródromos o helipuertos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y a cualquier aeródromo o helipuerto de alternativa designado.

135.150a Registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) – Helicópteros.

135.150a a) Funcionamiento.

a)(1) Los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 7 000 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1987 o después de esa fecha, estarán equipados con un CVR. Los helicópteros que no estén equipados con un FDR, registrarán por lo menos la velocidad del rotor principal en el CVR.

a)(2) Todos los helicópteros con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 7 000 Kg, para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad individual antes del 01 de enero de 1987, estarán equipados con un CVR. Los helicópteros que no estén equipados con FDR, registrarán por lo menos la velocidad del rotor principal en el CVR.

135.150a b) Descontinuación.

b)(1) Los CVR alámbricos y de cinta magnética dejarán de utilizarse a partir del 1 de enero de 2016.

135.150a c) Duración.

c)(1) Los CVR deben conservar la información registrada durante por lo menos los últimos 30 minutos de su funcionamiento. A partir del 1 de enero de 2016, todos los helicópteros que deban estar equipados con un CVR llevarán un CVR capaz de conservar la información registrada durante al menos las últimas dos (2) horas de su funcionamiento.

135.151b Equipo de vigilancia.

135.151b a) Se dotará a los aviones de equipo de vigilancia para que puedan realizar operaciones de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.151b b) Para operaciones en las que se requiere que el equipo de vigilancia cumpla una especificación RSP para la vigilancia basada en la performance (PBS), el avión, además de los requisitos del inciso (a):

b)(1) estará dotado de equipo de vigilancia que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones RSP prescritas;

b)(2) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RSP que se enumeran en el manual de vuelo o en otra documentación del avión aprobada por el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y

b)(3) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RSP que se incluyen en la MEL.

135.151b c) Con respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación RSP para la PBS, el Estado del explotador se asegurará de que el explotador haya establecido y documentado:

c)(1) procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;

c)(2) requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas;

c)(3) un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y

c)(4) procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas.

135.151b d) Todo titular de certificado bajo este RAD deberá suministrar al IDAC los informes de la performance de comunicación observada cuando se apliquen especificaciones RCP/ RSP.

135.152. Nota 3; Aviones. *En el apéndice "B" figura un texto de orientación detallado sobre los registradores de vuelo.*

Helicópteros. *En el apéndice "C" figura un texto de orientación detallado sobre los registradores de vuelo.*

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.152. Nota 4. *Para aeronaves cuya solicitud de certificación de tipo se presente a un Estado contratante antes del 1 de enero de 2016, las especificaciones aplicables a los registradores de vuelo figuran en EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Especificaciones de performance operacional mínima (MOPS), o documentos anteriores equivalentes.*

135.152. Nota 5. *Para aeronaves cuya solicitud de certificación de tipo se presente a un Estado contratante el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, las especificaciones aplicables a los registradores de vuelo figuran en EUROCAE ED-112A, Especificaciones de performance operacional mínima (MOPS), o documentos equivalentes.*

135.152. Nota 7. *La necesidad de retirar las grabaciones de los registradores de vuelo de la aeronave lo determinarán las autoridades encargadas de la investigación del Estado que realiza la investigación, teniendo debidamente en cuenta la gravedad del incidente y las circunstancias, comprendidas las consecuencias para el operador aéreo.*

135.152. Nota 8. *Eliminada*

135.152c Grabaciones de los registradores de vuelo.

En caso de que la aeronave se halle implicado en un accidente o incidente, el operador aéreo deberá asegurarse, en la medida de lo posible, de conservar todas las grabaciones que vengan al caso contenidas en los registradores de vuelo y, si fuese necesario, de los correspondientes registradores de vuelo, así como de su custodia, mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

135.154a Aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, visualizadores de cabeza alta (HUD) o visualizadores equivalentes, sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) o sistemas de visión combinados (CVS).

135.154a. a) Nota 1. *En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc. 9365 de OACI), figura información relativa a HUD o visualizadores equivalentes, incluyendo referencias a documentos de la RTCA y EUROCAE.*

b)(3) Nota 1. *En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859 de OACI) figura orientación sobre evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.*



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

b)(3) Nota 2. En el Apéndice “PF” figura orientación sobre las aprobaciones operacionales.

135.155 d) Todo agente que se utilice en los extintores de incendios incorporados en los receptáculos destinados a desechar toallas, papel o residuos en los lavabos de una aeronave cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2011 o después, y todo agente extintor empleado en los extintores de incendios portátiles de una aeronave cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después, deberá:

135.159 Reservado.

135.159a Equipo para operaciones VFR.

135.159a a) Todas las aeronaves que operen con sujeción a las VFR según este reglamento deben llevar el siguiente equipo:

- a)(1) Una brújula (compás) magnética(o);
- a)(2) Un reloj de precisión que indique la hora en horas, minutos y segundos;
- a)(3) Un altímetro barométrico de precisión;
- a)(4) Un indicador de velocidad aerodinámica;
- a)(5) Un indicador de velocidad vertical (variómetro);
- a)(6) Un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;
- a)(7) Un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial);
- a)(8) Un indicador de rumbo (giróscopo direccional); y
- a)(9) Un dispositivo que indique, en la cabina de la tripulación, la temperatura exterior.

135.159a b) Los helicópteros cuando vuelen de conformidad con las VFR durante la noche deben estar equipados con:

- b)(1) el equipo especificado en el párrafo (a) de esta subsección;
- b)(2) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial), por cada piloto requerido;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- b)(3) un indicador de desplazamiento lateral;
 - b)(4) un indicador de rumbo (giróscopo direccional); y
 - b)(5) un variómetro.
- 135.159a c)** Cuando son requeridos dos (2) pilotos, el puesto del copiloto debe disponer, por separado, de los siguientes instrumentos:
- c)(1) un altímetro barométrico de precisión; y
 - c)(2) un indicador de velocidad aerodinámica;
 - c)(3) un indicador de velocidad vertical;
 - c)(4) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;
 - c)(5) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial); y
 - c)(6) un indicador de rumbo (giróscopo direccional).
- 135.159a d)** Cada sistema indicador de velocidad aerodinámica debe contar con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.
- 135.159a e)** Cuando es requerida la duplicación de instrumentos, las indicaciones, selectores individuales y otros equipos asociados deben estar separados para cada piloto.
- 135.159a f)** Todas las aeronaves deben estar equipadas con medios que indiquen cuando el suministro de energía no es el adecuado para los instrumentos de vuelo requeridos.
- 135.159a g)** La aeronave debe estar equipada con auriculares y con micrófonos de tipo boom, o equivalente, para cada miembro de la tripulación de vuelo que esté en el ejercicio de sus funciones.
- 135.159a h)** Los vuelos VFR que se realicen como vuelos controlados deben estar equipados de conformidad con los requerimientos para operaciones IFR.
- 135.161 Reservado.**
- 135.162 Reservado.**

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.162a Equipos de comunicaciones.

135.162a a) La aeronave debe ir provista del equipo de radio requerido para el tipo de operación a ser conducida y que permita:

a)(1) la comunicación en ambos sentidos para fines de control de aeródromo;

a)(2) recibir información meteorológica en cualquier momento durante el vuelo,
y

a)(3) a comunicación, en ambos sentidos, en cualquier momento durante el vuelo, con aquellas estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que pueda prescribir la autoridad competente, incluyendo la frecuencia aeronáutica de emergencia 121.5 MHz.

135.162a b) Para operaciones en las que se requiere que el equipo de comunicaciones cumpla con una especificación de comunicación basada en la performance (PBC) para la RCP, la aeronave, además de los requisitos del párrafo (a) de esta subsección:

b)(1) estará dotado de equipos de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones de RCP prescritas; y

b)(2) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales de la aeronave respecto de la especificación RCP que se enumeran en el manual de vuelo o en otra documentación del avión aprobada por el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y

b)(3) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales de la aeronave respecto de la especificación RCP que se incluyen en la MEL.

135.162a b)(3). Nota. *En el Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc 9869) de OACI, está contenida información sobre el concepto de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) y textos de orientación relativos a su aplicación.*

135.162a c) Con respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación se asegurará de que el operador aéreo haya establecido y documentado:

c)(1) procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

c)(2) requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RCP apropiadas;

c)(3) un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y

c)(4) procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RCP apropiadas.

135.162a d) Todo titular de certificado bajo este RAD deberá suministrar al IDAC los informes de la performance de comunicación observada cuando se apliquen especificaciones RCP/RSP.

135.163 Reservado.

135.163a Equipo para operaciones IFR.

135.163a a) Todas las aeronaves que operen bajo condiciones IFR según este reglamento o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, deben estar equipados con:

a)(1) una brújula (compás) magnética(o);

a)(2) un reloj de precisión que indique la hora en horas, minutos y segundos;

a)(3) dos altímetros barométricos de precisión con contador de tambor y agujas o presentación equivalente, calibrados en hectopascales o milibares, ajustables durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable;

a)(4) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo, incluyendo una indicación de aviso de mal funcionamiento;

a)(5) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;

a)(6) un indicador de actitud de vuelo (horizontal artificial) por cada piloto requerido y un indicador de actitud de vuelo adicional;

a)(7) un indicador de rumbo (giróscopo direccional);

a)(8) medios para comprobar si es adecuada la energía que acciona los instrumentos giroscópicos;

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- a)(9) un dispositivo que indique, en la cabina de la tripulación, la temperatura exterior;
 - a)(10) un variómetro;
 - a)(11) en caso de los helicópteros, un sistema de estabilización salvo que se haya demostrado a satisfacción del IDAC que el helicóptero, por su mismo diseño, posee estabilidad suficiente sin necesidad de ese sistema; y
 - a)(12) otros instrumentos o equipo que pueda prescribir el IDAC.
- 135.163a b)** Cuando se requieren dos (2) pilotos, el puesto del copiloto debe disponer, por separado, de lo siguiente:
- b)(1) Un altímetro barométrico de precisión con contador de tambor y agujas o presentación equivalente, calibrado en hectopascales o milibares, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable, que puede ser uno de los dos (2) altímetros barométricos requeridos en el párrafo (a)(3) de esta subsección;
 - b)(2) un sistema de indicador de velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo, incluyendo una indicación de aviso de mal funcionamiento;
 - b)(3) un indicador de velocidad vertical;
 - b)(4) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;
 - b)(5) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial); y
 - b)(6) un indicador de rumbo (giróscopo direccional).
- 135.163a c)** Además de lo establecido en los párrafos anteriores, se requiere un soporte para cartas en una posición que facilite la lectura y que se pueda iluminar en operaciones nocturnas.
- 135.163a d)** Los instrumentos que use cualquiera de los pilotos se dispondrán de manera que éstos puedan ver fácilmente indicaciones desde sus puestos, apartándose lo menos posible de su posición y línea de visión normales, cuando miran hacia delante a lo largo de la trayectoria de vuelo.
- 135.163a e)** Si el instrumento indicador de actitud de reserva está instalado y es utilizable hasta actitudes de vuelo de 360° de ángulos de inclinación lateral y de cabeceo,

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

los indicadores de viraje y de desplazamiento lateral se pueden sustituir por indicadores de desplazamiento lateral. Utilizable significa que el instrumento funciona de 0° a 360° en ángulos de inclinación lateral y de cabeceo sin fallar.

- 135.163a f)** Cuando se requiere duplicación de instrumentos, el requisito se refiere a que las indicaciones, selectores individuales y otros equipos asociados deben estar separados para cada piloto.
- 135.163a g)** Todas las aeronaves deben estar equipadas con medios que indiquen cuándo el suministro de energía no es adecuado para los instrumentos de vuelo requeridos.
- 135.163a h)** El operador aéreo no debe realizar operaciones IFR o nocturnas a no ser que la aeronave esté equipada con auriculares y con micrófonos de tipo boom, o equivalente, que tengan un interruptor pulsador de transmisión en la palanca de mando, para cada piloto según sea requerido.
- 135.163a i)** Para la aprobación prevista en la subsección 135.105 (b), todos los aviones operados por un solo piloto bajo IFR o de noche deben estar equipados con:
- i)(1) un sistema de piloto automático utilizable que cuente, como mínimo, con los modos de mantenimiento de altitud y selección de rumbo;
 - i)(1)(i) Para operaciones de transporte de pasajeros bajo IFR con un sólo piloto, se observarán además los requisitos de la subsección 135.105(b).
 - i)(2) auriculares con un micrófono tipo boom o equivalente; y
 - i)(3) medios para desplegar cartas que permitan su lectura en cualquier condición de luz ambiente.
- 135.163a j)** Las aeronaves que operen bajo IFR cuando transportan pasajeros, además de estar equipadas con lo especificado en el Párrafo (a), debe contar con lo siguiente:
- j)(1) una alarma de falla de potencia o un vacuómetro que indique la potencia disponible, para instrumentos giroscópicos, desde cada fuente de potencia o una alarma de vacío;
 - j)(2) una fuente alternativa de presión estática para el altímetro, el velocímetro e indicador de velocidad vertical.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.163a k) Una aeronave monomotor que opere según IFR debe estar equipada con:

k)(1) dos generadores independientes capaces, cada uno, de proveer energía, a todas las posibles combinaciones de cargas eléctricas continuas en vuelo, para los equipos e instrumentos requeridos, o

k)(2) Además de la fuente de potencia eléctrica primaria, una batería de reserva (standby) o una fuente de potencia eléctrica que sea capaz de proveer el 150% de las cargas eléctricas requeridas por los instrumentos y equipos necesarios para una operación segura de emergencia de la aeronave durante por lo menos 1 hora.

135.163a l) Una aeronave multimotor que opere según IFR debe estar equipada con por lo menos dos generadores o alternadores cada uno de los cuales debe estar en un motor separado, de los cuales cualquier combinación de la mitad del número total están calculados para abastecer suficientes cargas eléctricas continuas de todos los elementos requeridos y el equipo necesario para la operación de emergencia segura de la aeronave. Excepto que para helicópteros multimotores, los dos generadores exigidos puede estar montados en el tren de accionamiento del rotor principal; y

135.163a m) Todas las aeronaves que operen bajo IFR deben estar equipadas con dos fuentes de energía independientes (con un medio de seleccionar una u otra) de las cuales al menos una es un generador de bomba accionada por un motor, o un generador, cada uno de los cuales es capaz de accionar todos los instrumentos giroscópicos instalados de modo que la falla de un instrumento o fuente de energía, excepto para aviones monomotores, en operaciones de carga pura, el indicador de régimen de viraje tenga una fuente de energía separada de los indicadores de banqueo y cabeceo (horizonte artificial) y dirección. Para propósito de este párrafo, para aeronaves multimotores cada fuente accionada por eje de motor debe estar en un motor diferente.

135.163a n) Para el propósito del Párrafo (k) de esta subsección, una carga eléctrica continua en vuelo comprende la que consume corriente continuamente durante el vuelo, tales como equipos de radio, instrumentos alimentados eléctricamente y luces, pero no incluye cargas intermitentes ocasionales.

135.163a o) Los helicópteros que operen de conformidad con las reglas de vuelo instrumentales (IFR), estarán provistos de una fuente de energía auxiliar, independiente del sistema principal generador de electricidad, con el fin de hacer

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

funcionar e iluminar, durante un período mínimo de 30 minutos, un instrumento indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial), claramente visible para el piloto al mando. La fuente de energía auxiliar entrará en funcionamiento en forma automática en caso de falla total del sistema principal generador de electricidad y en el tablero de instrumentos deberá haber una indicación clara de que el indicador de actitud de vuelo funciona con la energía auxiliar.

135.167 Reservado.

135.167a Equipo para todas las aeronaves que vuelen sobre agua.

135.167a a) Hidroaviones.- Los hidroaviones deben llevar en todos los vuelos el siguiente equipo:

a)(1) un chaleco salvavidas aprobado, o dispositivo de flotación equivalente para cada persona que vaya a bordo, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

a)(2) equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar, cuando sea aplicable; y

a)(3) un ancla flotante y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, anclaje o maniobras del aeronave en el agua, que sean adecuados para sus dimensiones, masa y características de maniobra.

a)(4) Para los propósitos de esta subsección “hidroaviones” incluye los anfibios utilizados como hidroaviones.

135.167a b) Aviones terrestres.- Los aviones terrestres deben estar equipados, para cada persona que vaya a bordo, con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo:

b)(1) cuando vuele sobre agua a una distancia mayor de cincuenta (50) millas náuticas de la costa; en el caso de aviones terrestres que operen de acuerdo con este reglamento, relativas a las limitaciones en ruta con un motor o dos motores inoperativos;

b)(2) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres, y

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

b)(3) cuando despegue o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del operador, la trayectoria de despegue o aproximación esté situada sobre agua, de manera que en el caso de un contratiempo exista la probabilidad de efectuar un amaraje forzoso.

b)(4) Para los propósitos de esta sección “aviones terrestres” incluyen los anfibios utilizados como aeronaves terrestres.

135.167a c) El operador aéreo solo puede realizar operaciones prolongadas sobre el agua si cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, que se lleve de conformidad a los párrafos (a) (1) y (b) de esta sección, es aprobado y está provisto con una luz localizadora para cada ocupante; excepto cuando el requisito previsto en el párrafo (b) (3) se satisfaga mediante dispositivos de flotación individuales que no sean chalecos salvavidas.

135.167a d) Para vuelos prolongados sobre el agua, además de los equipos prescritos en los párrafos anteriores, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se debe instalar en todos los aviones utilizados en rutas en las que estos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 NM), la que resulte menor, desde un terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen bajo este reglamento, relativas a las limitaciones en ruta con un motor o dos motores inoperativos, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 NM), la que resulte menor, para todos los demás aviones:

d)(1) balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo; provistas de una luz de localización de supervivientes, equipos salvavidas incluyendo medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se emprenda; y

d)(2) un dispositivo de señales pirotécnicas de socorro.

135.167a d)(2). Nota. *Los requisitos de actuación para balizas de localización submarina (ULB) figuran en la publicación SAE AS6254 Minimum Performance Standard for Underwater Locating Devices (Acoustic) (Self-Powered), o en documentos equivalentes.*

135.167a e) Los helicópteros, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, estarán equipados con medios de flotación permanente o rápidamente desplegable, a fin de asegurar un amaraje forzoso seguro del helicóptero cuando:

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

e)(1) se realizan operaciones en el mar u otras operaciones sobre el agua según lo prescriba el Estado del operador aéreo; o

e)(2) se vuela sobre el agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos, a la velocidad normal de crucero, en un entorno hostil y en Clase de performance 1 ó 2; o

135.167a e)(2). Nota. *Al operar en un entorno hostil, un amaraje forzoso seguro requiere que el helicóptero esté designado para amarar o certificado de conformidad con las disposiciones sobre amaraje forzoso.*

e)(3) se vuela sobre el agua en un entorno no hostil a una distancia desde tierra especificada por la AAC responsable y en Clase de performance 1; ó

135.167a e) 3). Nota. *Al considerar la distancia más allá de la cual es necesario equipo de flotación, el Estado debería tener en consideración la norma de certificación del helicóptero.*

e)(4) se vuela sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, y en Clase de performance 3.

135.167b Medios para evacuación de emergencia.

135.167b a) Para los aviones:

a)(1) El operador solo debe operar un avión con alturas de salidas de emergencia de pasajeros:

a)(1)(i) que estén a más de 1,83 metros desde el suelo, cuando el aeronave está en tierra con el tren de aterrizaje extendido; o

a)(1)(ii) que estén a más de 1,83 metros desde el suelo después de un colapso o falla en la extensión de uno o más trenes de aterrizaje, en caso de aeronaves para los que se solicitó por primera vez el certificado de tipo el 1 de abril de 2 000 o posteriormente, a no ser que se disponga de medios o dispositivos en cada salida, donde los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta subsección sean aplicables, que permitan a los pasajeros y a la tripulación llegar al suelo con seguridad durante una emergencia.

a)(2) Esos medios o dispositivos no son necesarios en las salidas sobre las alas, si el lugar designado de la estructura del aeronave en que termina la ruta de escape, está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con la aeronave en tierra, el tren de

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

aterrizaje extendido, y los flaps en la posición de despegue o aterrizaje, cualquiera de las posiciones de flaps que esté más alta desde el suelo.

135.167b a)(3) En los aviones en los que se requiere tener una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y:

a)(3)(i) para los que el punto más bajo de la salida de emergencia esté a más de 1,83 metros sobre el suelo con el tren de aterrizaje extendido; o

a)(3)(ii) para los que el primer certificado de tipo se solicitó el 1 de abril de 2000 o posteriormente, esté a más de 1,83 metros (6 pies) sobre el suelo después de un colapso o falla en la extensión de uno o más trenes de aterrizaje, se debe disponer de un dispositivo para ayudar a todos los miembros de la tripulación de vuelo a descender para llegar al suelo con seguridad en una emergencia.

135.169 a) Ninguna persona debe operar una aeronave grande, a menos que esta persona cumpla con los requisitos adicionales de aeronavegabilidad, del RAD, subsecciones 121.215 hasta 121.283 y 121.307.

135.173 d) Si el equipo de detección de tormentas de a bordo se vuelve inactivo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la subsección 135.21a.

135.175 c) Si el equipo de radar meteorológico de a bordo quedara inactivo en ruta, la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el manual requerido por la subsección 135.21a.

135.177a (5) Un desfibrilador cuando, una evaluación de riesgos que tenga en cuenta las necesidades particulares del vuelo, lo requiera.

135.180 Reservado.

135.180a Procedimientos operacionales de aviones para velocidades verticales de ascenso y de descenso.

(a) A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticollisión de a bordo (ACAS II) en aeronaves que se encuentren o aproximen en altitudes o niveles de vuelo adyacentes, los operadores aéreos deben especificar procedimientos mediante los cuales un avión que asciende o desciende a una altitud o nivel de vuelo asignado, especialmente cuando se use el piloto automático, debe hacerlo a una velocidad menor que 8 m/s (1,500



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

ft/min) (dependiendo de los instrumentos disponibles) a lo largo de los últimos 300 m (1 000 ft) del ascenso o descenso al nivel asignado.

Sección “D”-Limitaciones de Operaciones y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR y VFR

135.187-135.199 Reservado.

135.214 c)(1) *Combustible para el rodaje*, que será la cantidad de combustible que, según lo previsto, se consumirá antes del despegue teniendo en cuenta las condiciones locales en el aeródromo de salida y el consumo de combustible por la unidad auxiliar de energía (APU);

135.233 b)(3)(i) Para todos los aviones, no se sobrepase la limitación de tiempo más restrictiva de un sistema significativo para EDTO, si corresponde, indicada en el Manual de vuelo del avión (directamente o por referencia) y correspondiente a esa operación en particular; y

b)(3)(ii) Para los aviones con dos motores de turbina, el avión tenga certificación para EDTO.

b)(4) No obstante lo dispuesto en el subpárrafo (b)(3)(i) de esta subsección, el IDAC, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el operador aéreo mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar los vuelos que superan los límites de tiempo del sistema con mayor limitación de tiempo. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:

b)(4)(i) Capacidades del operador aéreo;

b)(4)(ii) Fiabilidad global del avión;

b)(4)(iii) Fiabilidad de cada sistema con límite de tiempo;

b)(4)(iv) Información pertinente del fabricante del avión; y

b)(4)(v) Medidas de mitigación específicas.

b)(5) Para los aviones que se utilizan en EDTO, el combustible adicional que se requiere en 135.214(c)(6)(ii) incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO según lo establecido por el IDAC.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

b)(6) No se proseguirá con un vuelo más allá del umbral de tiempo conforme al párrafo (b) a menos que se haya revaluado la disponibilidad de los aeródromos de alternativa en ruta identificados y la información más reciente indique que, para la hora prevista de utilización, las condiciones en esos aeródromos corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el operador aéreo para la operación. Si se identifican condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguros en ese aeródromo para la hora prevista de utilización, se determinará la adopción de medidas alternativas.

b)(7) Al aprobar el tiempo de desviación máximo para aviones con dos motores de turbina, el IDAC se asegurará de que se tome en cuenta lo siguiente para proporcionar el nivel general de seguridad operacional previsto en las disposiciones del Anexo 8:

b)(7)(i) Fiabilidad del sistema de propulsión;

b)(7)(ii) Certificado de aeronavegabilidad para EDTO del tipo de avión; y

b)(7)(iii) Programa de mantenimiento para EDTO.

135.233 b) Nota 3. *Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.*

135.233 b) Nota 4. *En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760 de OACI) figura orientación sobre el nivel de actuación y fiabilidad de los sistemas del avión previstos en (b)(7), al igual que orientación sobre los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los requisitos de (b)(7).*

Sección “E”-Requisitos de la Tripulación de Vuelo.

135.237-135.239 Reservado.

135.245 b) El piloto segundo al mando de un helicóptero que opera bajo VFR, –que no sea sobre el tope de las nubes, debe poseer al menos una licencia de piloto comercial con las apropiadas habilitaciones de categoría y clase.

135.247 a)(2) Para operaciones realizadas durante el período que se inicia una (1) hora después de la puesta del sol y culmina una (1) hora antes de la salida del sol (según publicación de la Oficina Nacional de Meteorología (ONAMET), realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes durante dicho período como único manipulador de los controles de vuelo en una aeronave de la misma



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

categoría y clase así como del mismo tipo en el cual la mencionada persona va a operar si se requiere una habilitación tipo.

Sección "F" Limitaciones de Tiempo de Vuelo, Período de Servicios y Requisitos de Descanso para la Tripulación.

135.257-135.259 Reservado.

135.263-135.269 Reservado.

135.271 Servicio médico de evacuación de emergencia en helicóptero hacia un hospital (HEMES).

135.275 a) El titular de certificado deberá mantener registro de tiempo de vuelo, periodos de servicio de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso para todos los miembros de sus tripulaciones de vuelo y de cabina y enviar un reporte al Dpto. de OPS del IDAC dentro de los primeros quince (15) días de cada mes.

135.275 b) El titular de certificado deberá tener registro de tiempo de vuelo, periodos de servicio de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso de todos los miembros de sus tripulaciones de vuelo y de cabina disponibles para ser presentados al IDAC, cuando este lo requiera.

Sección "G" Requisitos de evaluación de los miembros de la tripulación.

135.277-135.289 Reservado.

135.293 a)(7)(ii) Evadir severas situaciones meteorológicas, en caso de encuentros inadvertidos, incluyendo cizalladuras de viento de baja altitud a (excepción de los pilotos de aeronaves de ala rotativa quienes no necesitan ser evaluados en lo concerniente a escapar de cizalladuras de viento de baja altitud; y

a)(7)(iii) Operar en tormentas eléctricas o cerca a las mismas (incluyendo altitudes de mejor penetración), aire turbulento (incluyendo turbulencia en aire claro), hielo, granizo, así como otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, y

135.293 b) *Verificaciones de la competencia de los pilotos.*- El explotador no podrá designar a un piloto, a menos que desde el comienzo del sexto mes calendario precedente al servicio, para determinar la competencia del piloto en las técnicas y habilidades prácticas en una aeronave o clase de aeronave, el piloto haya.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

b)(1) aprobado una verificación de la competencia ante la AAC o ante un inspector del explotador autorizado,

b)(1)(i) en esa clase de aeronave, si se trata de un avión monomotor que no sea turborreactor; o

b)(1)(ii) en ese tipo de aeronave si se trata de un helicóptero, avión multimotor o avión turborreactor,

135.293 c) La duración de la verificación de la competencia será determinada por la AAC o por el inspector del explotador autorizado que realiza dicha evaluación.

c)(1) La verificación de la competencia puede incluir cualquiera de las maniobras y procedimientos requeridos normalmente para la emisión original de la licencia requerida por el piloto para las operaciones autorizadas y apropiadas a la categoría, clase y tipo de la aeronave involucrada.

c)(2) A los fines de este párrafo y del anterior, tipo aplicado a un avión, es cualquier grupo de aviones determinados por la autoridad aeronáutica que tengan medios de propulsión similares, el mismo fabricante y que no tengan diferencia significativa de manejo o características de vuelo. Asimismo, tipo aplicado a un helicóptero, significa del mismo fabricante y modeló.

135.297 Requisitos de chequeo de pericia en instrumentos para los pilotos.

a) Ningún titular de un certificado debe emplear a un piloto, asimismo, ninguna persona debe servir como piloto al mando de una aeronave bajo condiciones de reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que desde el inicio del sexto mes calendario anterior a dicho servicio, éste haya pasado satisfactoriamente un chequeo de pericia en instrumentos bajo la presente subsección, el cual debe ser dado por el Director General o un personal aeronáutico chequeador autorizado por el IDAC para el operador aéreo.

135.297 c)(2) El chequeo de pericia en instrumentos debe ser conducido por un personal aeronáutico chequeador autorizado por el IDAC para ese operador aéreo o por el Director General.

135.297 e) Si se asigna al piloto al mando a pilotear más de un tipo de aeronave, ese piloto deberá tomar un chequeo de pericia en instrumentos requerido por el párrafo (a) de esta subsección en cada tipo de aeronave para la cual el piloto es



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

asignado, de manera alternada, pero no más de un chequeo de vuelo durante cada periodo descrito en el párrafo (a) de esta subsección.

135.297 g)(2) Realizar de manera adecuada comunicaciones tierra/aire y cumplir con complejas instrucciones provenientes del control de tránsito aéreo.

Sección “H” Entrenamiento.

135.303-135.319 Reservado.

135.321 a)(1) El titular del certificado establecido bajo el presente reglamento, quien contrata los servicios de un centro de instrucción certificado bajo el RAD 142, con la finalidad de realizar funciones relacionadas con entrenamiento, evaluación y chequeo;

135.335 El IDAC puede aprobar a un titular de certificado bajo este reglamento, la utilización de simuladores de vuelo para el cumplimiento con todo lo prescrito bajo esta Sección y los apéndices pertinentes de este reglamento, si mediante solicitud al IDAC, éste demuestra que los simuladores empleados por un centro de entrenamiento aprobado por, y bajo supervisión del IDAC o, en caso de un centro de entrenamiento en el extranjero, de la autoridad aeronáutica civil de ese Estado extranjero contratante de OACI, están calificados y vigentes en conformidad con las especificaciones equivalentes a simuladores de nivel C y de nivel D definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada; y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC), según lo permitido en la AC 120-40B, para dar las instrucciones y evaluaciones sobre las áreas de operación de la aeronave conforme a la manera aplicable prescrita en los párrafos (b) y (c) de la subsección 135.3.

135.337a Desviación para la aprobación de personal aeronáutico evaluador de Centros de entrenamiento en el extranjero - Avión y simulador.

Definición. Para los propósitos de esta subsección, un evaluador significa un personal empleado por un centro de entrenamiento con las calificaciones y autorización para evaluar a personal aeronáutico aprobado por la AAC del Estado que la supervisa y a quien el IDAC, a solicitud de aprobación de desviación como se contempla en esta subsección, puede conducir porciones de un chequeo al personal aeronáutico de un operador aéreo certificado bajo este RAD, bajo la directa responsabilidad del personal administrativo pertinente como se prescribe en el RAD, subsección 119.69.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

135.337a a) El IDAC puede aprobar desviación de una parte de lo requerido en las subsecciones 135.337 y 135.339, si mediante solicitud al IDAC por parte del titular del certificado RAD 135, éste demuestra que los evaluadores empleados por un centro de entrenamiento aprobado por, y bajo supervisión de la autoridad aeronáutica civil de un Estado extranjero contratante, están calificados y vigentes en conformidad con los estándares de ese centro de instrucción y que éstos pueden evaluar satisfactoriamente al personal aeronáutico del titular de certificado bajo este reglamento, conforme lo prescrito en el párrafo (b) de esta subsección.

135.337a b) En cumplimiento con los requisitos del párrafo (a) de esta subsección, el titular de certificado bajo este reglamento, deberá demostrar al IDAC que ha de suministrar información de la porción del chequeo pertinente, a todo evaluador del centro de entrenamiento que ha de examinar al personal del titular de certificado sobre cualquiera o cada uno de los temas contemplados en el párrafo (c) de esta subsección. La porción restante del chequeo deberá ser cubierto por el personal empleado del titular de certificado que está contemplado dentro del programa de entrenamiento aprobado para ese titular de certificado. El resultado de la suma total de los segmentos de evaluación deberá reflejarse, y ser firmado, conforme al formato de registro de chequeo aprobado al operador aéreo.

135.337a c) A satisfacción del cumplimiento prescrito en esta subsección, el IDAC puede otorgar una desviación para conducir:

c)(1) chequeo en la aeronave de maniobras y procedimientos requeridos conforme a lo prescrito en el Apéndice "F" del RAD 121;

c)(2) chequeo en el simulador de vuelo de maniobras y procedimientos requeridos conforme a lo prescrito en el Apéndice "F" del RAD 121;

c)(3) examen oral sobre los sistemas de la aeronave;

c)(4) examen para navegante;

c)(5) examen sobre los procedimientos estándares de operación (SOP) del titular de certificado; y

c)(6) examen a tripulante de cabina.

135.337a d) A menos que el Director General aprobare una desviación distinta de la contemplada en esta subsección, el personal aeronáutico evaluador no podrá ser



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

distinto del contemplado en el párrafo (a) de esta subsección ni tampoco deberá conducir otro tipo de chequeo que no sea de los descritos en el párrafo (c) de esta subsección.

135.341 d) El titular del certificado deberá suministrar copias del programa de entrenamiento de pilotos y tripulantes de cabina señalando los cambios y adiciones al representante autorizado del Director. Si el titular de certificado utiliza instalaciones de entrenamiento pertenecientes a otras personas, una copia de dichos programas de instrucción o de las porciones pertinentes a utilizarse en dichas instalaciones debe ser suministrada.

135.341 e)(3) Cuando preste servicio en aviones que vuelen por encima de 10,000 pies (3000 m), posee conocimientos respecto al efecto de la falta de oxígeno, y, en el caso de helicópteros con cabina a presión, por lo que se refiere a los fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión.

135.342 b) En cumplimiento con los requisitos del párrafo (a) de esta subsección, el titular de certificado bajo este reglamento, deberá demostrar al IDAC que ha de suministrar información de la porción de entrenamiento pertinente, a todo instructor del centro de entrenamiento que ha de capacitar al personal del titular de certificado sobre cualquiera o cada uno de los temas contemplados en el párrafo (c) de esta subsección, la porción restante del entrenamiento deberá ser cubierta por el personal empleado del titular de certificado que está contemplado bajo el programa de entrenamiento aprobado para el operador bajo este reglamento.

Sección "I" Performance del avión. Limitaciones de operación.

135.355-135.359 Reservado.

135.364 Ningún titular de certificado bajo este reglamento deberá operar un avión, otro que no sea un avión todo carga con más de dos motores, en una ruta planeada que exceda 180 minutos de tiempo de vuelo (a la velocidad de crucero con un motor inactivo bajo condiciones normales en aire calmado) desde un aeródromo fuera de República Dominicana, a menos que la operación sea aprobada por el IDAC de la manera como está prescrito en la subsección 135.233 de este reglamento.

135.371 a) Excepto lo prescrito en el párrafo (b) de esta subsección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría de transporte con motores de émbolo debe despegar ese avión, tomando en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, con una masa que impida, con un motor inactivo, un régimen de ascenso

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

en pies por minuto, mínimo de $0.079 - 0.106/N$ de Vso 2 (donde N es la cantidad de motores instalados y uso está, expresada en nudos) a una altitud mínima de 1,000 pies por encima del terreno u obstáculo más alto dentro de una distancia no mayor a diez millas de cada lado de la trayectoria establecida. Sin embargo, para los propósitos de este párrafo el régimen de ascenso para aeronaves de categoría de transporte certificados bajo Parte 4ª de Regulaciones Civiles Aéreas (EEUU) es 0.026 Vso2.

135.399 a) Ninguna persona debe operar un avión pequeño con motores de émbolo o turbohélices de aviones pequeños certificados bajo los párrafos 135.169 (b),(2),(3) y (4), a menos que la misma cumpla con los requisitos de limitaciones correspondientes al peso de despegue estipuladas en el manual de vuelo del avión o sus equivalentes para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en esta subsección. Asimismo, dicha persona queda inhabilitada para operar el avión si este fue certificado bajo la subsección 135.169(b)(4) con las limitaciones referentes a peso de aterrizaje que aparece en el manual de vuelo del avión o equivalente para las operaciones prescritas de acuerdo a lo señalado en este reglamento.

135.399 b) Para los propósitos del presente párrafo, las subsecciones 135.385 y 135.387 corresponden a aviones pequeños con motores de émbolo y turbohélices, no obstante su aplicabilidad establecida con respecto a los aviones grandes de categoría de transporte con motores de turbina.

135.401-135.409 Reservado.

Sección “J” Mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones.

135.414 Requisitos sobre la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad (Helicóptero).

135.414 a) Todo operador aéreo que opera helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3,175 kg, se mantendrá al tanto de las actividades de mantenimiento y operación aérea en lo relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad y proporcionará la información prescrita por el Estado de matrícula, presentando su informe siguiendo el sistema especificado en los párrafos (b) y (c) de esta subsección.

b) Todo operador aéreo que opere helicópteros de matrícula dominicana, cuya masa máxima certificada de despegue sea superior 3,175 kg, deberá establecer en su Manual de Control de Mantenimiento un sistema por el cual se transmita a la

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

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 un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad está relacionado con una modificación, la información que antecede será transmitida a la organización responsable del diseño de la modificación.

- c) Todo operador aéreo que opere helicópteros, cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3,175 kg, deberá suministrar el tipo de información sobre servicio al Departamento de Aeronavegabilidad del IDAC, de la manera que éste lo ha aprobado en el Manual de Control de Mantenimiento.
- d) Todo operador aéreo que opere helicópteros, cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3,175 kg, obtendrá y clasificará la información y recomendaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que le proporcione la entidad de diseño de tipo y pondrá en práctica las medidas consecuentes que considere necesarias siguiendo un procedimiento aceptado por el IDAC.

135.421 d) Para aeronaves monomotor que vayan a ser utilizadas en operaciones IFR para transporte de pasajeros se requieren instrucciones de mantenimiento escritas que contengan los métodos, técnicas y prácticas necesarias para el mantenimiento del equipo aplicable especificado en la subsección.

135.421 f) Reservado.

135.421 g) Reservado.

135.423 d) El operador aéreo de aviones de más de 12,500 lbs. (5.700 Kg.) de peso máximo de despegue certificado, deberá tener un sistema para obtener y evaluar para dichos aviones la información sobre aeronavegabilidad de la organización de diseño tipo a los fines de la realización de los trabajos según lo establecido en el RAD 43 "Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Modificación de Importancia", subsección 43.13 "Reglas Relativas a la Ejecución de Trabajos".

135.425 d) Cada aeronave tenga un procedimiento establecido que contenga los cambios de desviaciones del párrafo (a) de esta subsección y, cuando corresponda, deberá presentar un programa de integridad estructural.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

f) El operador dispondrá para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, de un programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula que contenga la información requerida bajo esta subsección. En el diseño del programa de mantenimiento del operador se observarán los principios relativos a factores humanos.

j) Una indicación de los requisitos de mantenimiento de certificación.

135.427 d)(6) Una descripción de los procedimientos para supervisar y evaluar la experiencia de mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad, tanto para los aviones con una masa (peso) de despegue certificada superior a 12,500 lb. (5,700 Kg.) como para los helicópteros con una masa máxima certificada de despegue superior a 3,175 Kg. y para proporcionar la información prescrita por el IDAC;

d)(8) Una descripción de los procedimientos para obtener y evaluar la información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones de la entidad responsable del diseño de tipo, tanto para los aviones con una masa de despegue certificada superior a 12,500 lbs. (5,700 Kg.) como para los helicópteros con una masa máxima certificada de despegue superior a 3,175 Kg. y para aplicar las medidas consiguientes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el IDAC;

135.445-135.499 Reservado.

Sección “K” Mercancías peligrosas.

135.503 a)(2) Asegure que cada persona realice o supervise directamente cualquiera de las funciones de trabajo especificados en la subsección 135.501 (a).

135.507 d) *Nuevo empleado o nueva función de trabajo.* Cada titular de certificado de operador aéreo utilizando una persona bajo la excepción en la subsección 135.505(b), debe mantener un registro para esa persona. Los registros deben estar disponibles a solicitud, en el lugar donde la persona entrenada realiza o supervisa directamente la función de trabajo especificado en la subsección 135.501 (a). Los registros pueden ser mantenidos electrónicamente y proveerse en localidades electrónicamente. El registro debe incluir lo siguiente:

135.509-135.599 Reservado.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Sección "L" Helicóptero de ambulancia aérea: equipos, operaciones y requisitos de entrenamiento.

135.623-135.699 Reservado.

SEGUNDO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) **REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL**, en los apéndices "B", "G", "H" e "I" según se indican a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

"Apéndice B. 6.1) Parámetros que se registrarán. El ADRS será capaz de registrar, según resulte apropiado para el avión, al menos los parámetros esenciales (E) de la Tabla B-3.

Apéndice "G" Reservado.

Apéndice H. Organización. El manual de operaciones (OM) elaborado de acuerdo con la subsección 135.23 de este reglamento, puede publicarse en partes separadas que corresponden a determinados aspectos de las operaciones y debe organizarse con la siguiente estructura:

Apéndice H. PARTE A, A 9.2.8) Procedimientos para el transporte de personas sin cumplir con los requisitos de transporte de pasajeros del RAD 135.

Apéndice H. PARTE A, A 9.3.39) Una copia de las OpSpecs para cada tipo de aeronave de la flota del operador aéreo.

Apéndice H. PARTE B, B 6.2) Procedimientos para vuelos de más de 60 minutos de aviones con motores a turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) según la subsección 135.233 que contemplen al menos:

Apéndice H. PARTE D, D 1.1) Reservado.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1(a) Política, la administración y el control de los programas de instrucción, teniendo en consideración los siguientes elementos:

Apéndice H. PARTE D, D 1.1(a)(i) Una introducción al programa de instrucción, la cual contenga abreviaturas y definiciones.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1b) El sistema de enmienda y revisión.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1 c) La organización y responsabilidades del organismo de instrucción.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1 d) Los métodos de evaluación y de calificación.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1 e) Procedimientos a ser aplicados en caso de que alguna persona no alcance o mantenga los estándares de pericia o competencia requeridos.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1f) La finalidad y los objetivos de las políticas de instrucción, entrenamiento y de evaluación.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1g) Las facilidades y material necesario para la instrucción.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1h) Los requisitos, experiencia y calificación de los instructores personal aeronáutico chequeador (PAC).

Apéndice H. PARTE D, D 1.1i) Contratos de arrendamiento.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1j) Criterios para la contratación de servicios, instalaciones o equipos de instrucción de terceros.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1k) Aprobación de instructores, personal aeronáutico chequeador y simuladores de vuelo de los centros de instrucción extranjeros.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1 (1) Métodos para el mantenimiento de registros de instrucción, entrenamiento y calificación.

Apéndice H. PARTE D, D 1.1m) Los procedimientos para asegurar que no se simularán situaciones no normales o de emergencia que requieran la aplicación de todo o parte de los procedimientos no normales o de emergencia, durante las operaciones de transporte aéreo comercial.

Apéndice H. PARTE D, D 1.2) Reservado.

Apéndice H. PARTE D, D 1.3) Reservado.

Apéndice H. PARTE D, D 1.3a) Programas de instrucción, entrenamiento y verificación de la competencia para tripulantes de vuelo; tripulantes de cabina; encargados de operaciones de vuelo; instructores de vuelo e instructores de despachador de vuelo; personal aeronáutico chequeador (PAC); y personal que presta servicios de escala.

Apéndice H. PARTE D, D 1.5) Las políticas y procedimientos para asegurar que se provean suficientes instructores calificados de tierra, de vuelo, de simulador de vuelo y personal aeronáutico chequeador debidamente aprobados por el IDAC, para conducir la instrucción y entrenamiento en tierra y de vuelo, las verificaciones de la competencia y los cursos de instrucción y entrenamiento, de la manera provista en los párrafos (b) y (c) de la subsección 135.3, incluidos los requisitos y procedimientos para utilizar los servicios de terceros como instructores o personal aeronáutico chequeador del operador aéreo.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Apéndice H. PARTE D, D 1.6) Capacitación requerida sobre transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea y seguridad contra actos de interferencia ilícita.

Apéndice “I” Sistemas de aterrizaje automático, Visualizador de “cabeza alta” (HUD) o visualizadores equivalentes y sistemas de visión (EVS”).

TERCERO: ORDENAR, como al efecto ORDENA a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, realizar las inserciones de las enmiendas dispuestas en la presente resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

CUARTO: DISPONER, como al efecto DISPONE que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento una vez la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves realice la publicación del (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL en la página web del IDAC y que sea enviada al Proceso SIG-001 “Control de Documentos” del SIAGA.

QUINTO: INSTRUIR, como al efecto INSTRUYE a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de Área correspondientes.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los siete (07) días del mes de febrero del año dos mil diecinueve (2019).

Dr. Marcelino Alejandro Herrera R.
Director General



AHR/JV/js