



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“AÑO DE LA INNOVACIÓN Y LA COMPETITIVIDAD”

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES

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 Rodriguez.

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 OACF”; “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”.*

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*



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

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 por los literales c) y d) de dicho artículo, referidos a “*la protección de personas y de propiedades en tierra*” y “*la utilización eficiente del espacio aéreo navegable, incluyendo reglas en cuanto a altitudes de vuelo seguras y reglas para la prevención de colisión entre aeronaves, entre aeronaves y vehículos u objetos en tierra o en el agua, y entre aeronaves y objetos en el aire*”.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que según dispone el artículo 112 de dicha Ley, “*El Director o Directora General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de: a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago;...para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil*”

CONSIDERANDO OCTAVO: Que se hace necesario aprobar y modificar, tanto el RAD 121, 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 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la emisión y enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

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 enmiendas 41 y 21 a los volúmenes 1 y 3 del Anexo 6 al Convenio de Aviación Civil internacional, y la enmienda 38 al volumen 2 del Anexo 8 al referido Convenio.

VISTAS: Las Resoluciones números 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.

VISTAS: Las Resoluciones números 001/2007, del 25 de enero de 2007; 020/07, del 18 de abril 2007; 018/08, del 22 de julio 2008; 069/08, del 22 de diciembre 2008; 015/09, del 20 de enero 2009, y 004/2016, del 6 de abril de 2016, que aprueba el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-121) y las sucesivas enmiendas aprobadas, respectivamente.

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 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, en las Secciones "A", "F"; "G", "J", "K", "L", "N", "O", "P", "T", "U", "V", "X" y "BB", en las subsecciones, definiciones, abreviaturas, reservaciones y en los ordinales, según se indican a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

"Sección "A" Generalidades.

121.11 Reglas aplicables a operaciones en un país extranjero.

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



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

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.

121.13 Gestión de seguridad operacional.

c) Excepto los casos de incidentes o accidentes de aviación producto de evidentes negligencias o acciones criminales, todo titular de certificado, al implementar un programa de análisis de datos de vuelo contará con la garantía de la no aplicación punitiva por parte del IDAC, y de la protección adecuada de la o las fuentes de los datos.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, drogas depresivas y estimulantes.

Si el titular de un certificado, expedido bajo este RAD, permite que una aeronave de su propiedad o arrendada por él, sea comprometida en cualquier operación que el titular del certificado conozca que está en violación con lo prescrito sobre transporte de sustancias psicoactivas (drogas narcóticas, marihuana, drogas depresivas y estimulantes) contemplado esa operación es causa suficiente para suspenderle o cancelarle el certificado.

121.17 Documentos requeridos a bordo de la aeronave.

f) Certificado de homologación acústica, según aplique, de la manera como lo establece el RAD.

n) El manual de operación del avión que incluya:

- 1) Los procedimientos normales de operación, no normales y de emergencia;
- 2) los procedimientos operacionales normalizados (SOP);
- 3) los sistemas del avión; y
- 4) las listas de verificación que hayan de utilizarse.

o) Manual de vuelo del avión (AFM), excepto aquéllas que no han sido certificadas de tipo con AFM.

p) El manual de operaciones (OM) o aquéllas partes del mismo que se refieren a las operaciones de vuelo, que incluya:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 1) Una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el IDAC, desarrollada a partir de la lista de equipo mínimo (MMEL).
- q) El manual de control de mantenimiento (MCM) o sus partes.
 - 1) Cuando este manual o sus partes sean transportadas en una forma que no sea la impresa, el operador aéreo debe llevar a bordo:
 - i) Un dispositivo de lectura compatible que proporcione una imagen claramente legible de la información e instrucciones de mantenimiento; o
 - ii) Un sistema que permita recuperar la información e instrucciones de mantenimiento en idioma español o inglés.
 - 2) Si el operador aéreo realiza inspecciones o mantenimiento de las aeronaves en estaciones específicas donde mantiene el manual del programa de inspección aprobado, no requiere llevar a bordo el MCM o sus partes cuando se dirija a esas estaciones.

Sección "F" Aprobación de Áreas y Rutas para Operaciones No Regulares.

121.122 Instalaciones de comunicaciones-Operaciones No Regulares.

(a) El titular del certificado que realiza operaciones no regulares diferentes a las operaciones de carga solamente en un avión con más de dos motores debe tener en el avión un sistema de comunicación de radio de dos vías u otro medio de comunicación disponible aprobado por el IDAC. Debe de asegurar una comunicación rápida y confiable bajo condiciones normales sobre la ruta completa (ya sea directa o de circuitos aprobados de punto a punto) entre cada avión y el titular del certificado, y entre cada avión y los servicios de controladores aéreos apropiados, excepto como lo establece el 121.349a.

Sección "G" Requisitos del Manual.

121.133 Preparación.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Cada titular de certificado debe:

- a) Preparar y mantener vigente un manual de operaciones (OM) y un manual de control de mantenimiento (MCM), para el uso y guía del personal de gestión de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento.
- b) Preparar manual en un solo volumen o en partes, de forma impresa o de otra forma aceptable para el IDAC.
- c) 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
- d) Incorporar en el manual de operaciones todo texto obligatorio que el IDAC pueda exigir.
- e) Modificar o revisar el manual, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.
- f) Los requisitos relativos a la preparación del manual de control de mantenimiento (MCM) están prescritos en la subsección 121.369.
- 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:
 - 1) a los miembros de la tripulación;
 - 2) al personal interesado de operaciones y de mantenimiento; y
 - 3) a los representantes del IDAC asignados a su organización.

121.135 Contenido del Manual.

El operador aéreo elaborará un manual de operaciones (OM) que deberá abarcar como mínimo el contenido en el Apéndice "P" de este reglamento.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Sección “J” Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad.

121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.

d) Cada titular de certificado operando o proponiendo operar una o más aeronaves sobre extensiones de agua, o que de otra manera sea requeridos a tener ciertos equipos bajo la subsección 121.338a, deben demostrar mediante un amarizaje forzoso simulado, realizado de acuerdo con el párrafo (b) Apéndice “D” de este reglamento, que tiene la habilidad de realizar eficientemente sus procedimientos de amarizaje.

Sección “K” Requisitos de Equipos e Instrumentos.

121.302a Equipo de vigilancia.

- 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.
- 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 párrafo (a):
 - 1) estará dotado de equipo de vigilancia que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones RSP prescritas;
 - 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
 - 3) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RSP que se incluyen en la MEL.

(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:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 1) procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;
 - 2) requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas;
 - 3) un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y
 - 4) procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas.
- (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.

121.305a Equipos de navegación.

(b)(1)(ii) Contar con información relativa a las capacidades de especificación de la 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

b)(1)(iii) Contará con la información relativa a las capacidades de especificación de navegación del avión que se incluyen en la MEL.

(b)(2) El operador aéreo por su parte, deberá estar autorizado por el IDAC (Estado del operador aéreo) para realizar las operaciones basadas en PBN con autorización obligatoria (AR).

b)(3) Todo operador aéreo que solicite la autorización para realizar operaciones en las que la especificación de navegación para la PBN se haya prescrito, deberá demostrar para su aprobación, el haber establecido y documentado:

b)(3)(i) Procedimientos normales y anormales, incluidos los procedimientos de contingencia;

b)(3)(ii) Requisitos en cuanto a las cualificaciones y las competencias de la tripulación de vuelo, de acuerdo con las especificaciones apropiadas de navegación;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

b)(3)(iii) Un programa de instrucción para el personal pertinente, que sea congruente con las operaciones previstas; y

b)(3)(iv) Procedimientos de mantenimiento apropiados para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con las especificaciones apropiadas de navegación.

Nota 1. En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9997) de OACI, figura orientación sobre los riesgos de seguridad operacional y su mitigación para las operaciones PBN.

Nota 2. La gestión de datos electrónicos de navegación es parte integral de los procedimientos normales y anormales.

121.309 Equipo de emergencia.

(b) Cada ítem de emergencia y equipo de flotación listado en las subsecciones 121.310, 121.338a y 121.340:

d) Conforme lo prescrito en el párrafo (e) de esta subsección, 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 un avión 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 un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después, deberá:

121.310 Equipamiento de emergencia adicional

(g) Marcas exteriores de salidas: Las salidas de emergencia de pasajeros y los medios para abrirlas desde el exterior deben ser marcadas en el exterior del avión, fácilmente distinguible desde el área circundante del fuselaje y de la manera como se prescribe en el RAD 91.

121.325 Reservado.

121.325 Instrumentos y equipos para operaciones IFR o sobre techo de nubes



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.325a(j) Luces de instrumento que provean suficiente luz para hacer que cada instrumento requerido, interruptor o instrumento similar sea fácil de leer y que sean instaladas de modo tal que los ojos de la tripulación de vuelo estén protegidos contra la luz directa y que reflejos molestosos no sean visibles a ellos, y un medio de controlar la intensidad de iluminación a menos que se demuestre que las luces de no disminución estén satisfactorias.

121.338 RESERVADO

121.338 Equipos de emergencia para operaciones sobre agua - Hidroaviación

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

- 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;
- 2) equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar, cuando sea aplicable; y
- 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.
- 4) Para los propósitos de esta subsección "hidroaviones" incluye los anfibios utilizados como hidroaviones.

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:

- 1) cuando vuele sobre agua a una distancia mayor de cincuenta (50) millas náuticas de la costa;
- 2) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

de planeo, y

3) cuando despegue o aterricen en un aeródromo en el que 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.

Nota.- Para los propósitos de esta sección "aviones terrestres" incluyen los anfibios utilizados como aeronaves terrestres.

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 subsección, 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.

d) Todos los aviones que realicen 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:

- 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
- 2) un dispositivo de señales pirotécnicas de socorro;
- 3) lo antes posible, pero a más tardar el 1 de enero de 2018, en todos los aviones con masa máxima certificada de despegue de más de 27 000 kg, un dispositivo de localización subacuática perfectamente sujetado, que funcione a una frecuencia de 8,8 kHz. Este dispositivo, que se



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

activa en forma automática, funcionará durante un mínimo de 30 días y no se instalará en las alas o en el empenaje.

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.

121.339 RESERVADO

121.340 Medios de flotación de emergencia

(a) Excepto lo prescrito en el párrafo (b) de esta subsección ninguna persona debe operar un avión, en cualquier operación sobre agua, a menos que esté equipada con chalecos salvavidas, de acuerdo con la subsección 121.33 (a)(1) o con dispositivos de flotación aprobados para todo ocupante. Estos dispositivos deben estar de fácil alcance del ocupante desde su asiento y permitirle una salida rápida del avión.

121.343 Nota.- 8. Eliminada

121.344a Grabaciones de los registradores de vuelo.

En caso de que el avión 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.

121.346 (a) Ninguna persona debe operar un avión a menos que el avión esté equipado con un transpondedor de notificación de altitud de presión que funcione de acuerdo lo prescrito en el RAD 91.

121.347 RESERVADO

121.347a Equipos para operaciones VFR

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



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

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

b) Los aviones que realicen vuelos VFR como vuelos controlados estarán equipados de conformidad con la subsección 121.325a:

- 1) el equipo especificado en el párrafo (a) de esta subsección;
- 2) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial), por cada piloto requerido;
- 3) un indicador de desplazamiento lateral;
- 4) un indicador de rumbo (giróscopo direccional); y
- 5) un variómetro.

c) El puesto del copiloto debe disponer, por separado, de los siguientes instrumentos:

- 1) un altímetro barométrico de precisión; y
- 2) un indicador de velocidad aerodinámica.
- 3) un indicador de velocidad vertical;
- 4) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;
- 5) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial); y
- 6) un indicador de rumbo (giróscopo direccional).



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- d) Cada sistema indicador de velocidad aerodinámica debe contar con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.
- e) Cuando es requerida la duplicación de instrumentos, las indicaciones, selectores individuales y otros equipos asociados deben estar separados para cada piloto.
- f) Todos los aviones deben estar equipados con medios que indiquen cuando el suministro de energía no es el adecuado para los instrumentos de vuelo requeridos.
- g) El avión debe estar equipado 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.

121.349 RESERVADO

121.349 a) Equipos de comunicaciones

El avión debe ir provisto del equipo de radio requerido para el tipo de operación a ser conducida y que permita:

- 1) la comunicación en ambos sentidos para fines de control de aeródromo;
 - 2) recibir información meteorológica en cualquier momento durante el vuelo, y
 - 3) la 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.
- b) Para operaciones en las que se requiere que el equipo de comunicaciones cumpla con una especificación de comunicación basada en la performance (PBC) el avión, además de los requisitos del Párrafo (a) de esta sección:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 1) estará dotado de equipos de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones de RCP prescritas;
- 2) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión 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
- 3) contará con la información relacionada con las capacidades funcionales del avión respecto de la especificación RCP que se incluyen en la MEL.

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.

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:

- 1) procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;
- 2) requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RCP apropiadas;
- 3) un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y
- 4) procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RCP apropiadas.

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.

121.351 RESERVADO

121.353 RESERVADO

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.353 Equipos de emergencia: Operaciones Internacionales, No Regular y Operaciones Internas

- a) Salvo lo previsto en el párrafo (b) de esta sección, todos los aviones, autorizados a transportar más de 19 pasajeros, deben llevar por lo menos un ELT automático o dos ELT de cualquier tipo.
- b) Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado individual de aeronavegabilidad se expida por primera vez después del 1 de julio del 2008, llevará por lo menos dos ELT, uno de los cuales debe ser automático.
- c) Salvo lo previsto en el Párrafo (d) de esta sección, todos los aviones autorizados a transportar a 19 pasajeros o menos, deben llevar como mínimo un ELT de cualquier tipo. d) Todos los aviones autorizados para transportar 19 pasajeros o menos, cuyo certificado individual de aeronavegabilidad se expida por primera vez después del 1 de julio del 2008, deben llevar por lo menos un ELT automático.
- d) Todos los aviones que realicen operaciones prolongadas sobre agua, o que vuelen sobre zonas terrestres designadas como zonas donde la búsqueda y salvamento sean particularmente difíciles, deben llevar por lo menos dos ELT, uno de los cuales debe ser automático.
 - 1) Todos los aviones que realizan vuelos prolongados sobre agua deben llevar por lo menos un ELT (S) por balsa, aunque no se requieren más de dos ELT en total.
- e) El equipo ELT que se lleve para satisfacer los requisitos (c), (d), (e), (f), y (g) de esta sección debe cumplir con el TSO-C126, o equivalente (ser capaz de transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 y 406 MHz), y ser codificado y registrado (o de-registrado, si es el caso), de acuerdo a procedimientos emitidos por la entidad correspondiente del Estado de matrícula.





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- f) Para minimizar la posibilidad de daño en el caso de impacto de caída o incendios, el ELT debe estar instalado firmemente en la estructura de la aeronave emplazados todo lo posible hacia la cola con su antena y conexiones dispuestos de tal forma para maximizar la probabilidad de que la señal sea irradiada después del accidente.

121.353a (g) Las baterías usadas en los ELT deben ser reemplazadas (o recargadas si la batería es recargable) cuando:

- 1) El transmisor haya sido usado por más de una hora acumulativa; o
- 2) 50 % de sus vidas útiles (o, para baterías recargables, 50% de sus vidas útiles de carga) haya expirado.

h) La fecha de expiración para el reemplazo o recarga de baterías del ELT debe ser legiblemente marcada en el exterior del transmisor.

121.356 (d) Reservado.

Sección "L" Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Modificaciones.

121.367 (d) Para cada aeronave haya un procedimiento establecido que contenga los cambios de las desviaciones bajo el RAD, 91.

121.368 Contrato de mantenimiento.

121.368 (a) El titular del certificado puede hacer arreglos con otra persona para realizar su mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones, como está autorizado bajo la subsección 121.379(a) solamente si el titular del certificado ha cumplido con todos los requerimientos bajo esta subsección. Para el propósito de esta subsección:

- 1) El proveedor de mantenimiento es cualquier persona que realiza mantenimiento, mantenimiento preventivo o una modificación para un titular de certificado aparte de la persona que está entrenada y empleada directamente por el titular del certificado.

2) Trabajo cubierto, significa cualquiera de lo siguiente:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

- i) Mantenimiento esencial que podría resultar en una falla, malfuncionamiento o defecto poniendo en peligro la operación segura de una aeronave si no se realiza adecuadamente o si se utilizan partes o materiales no-aprobados;
 - ii) Mantenimiento programado regularmente; o
 - iii) Un ítem de inspección requerida en la aeronave.
- 3) Directamente a cargo significa que tiene la responsabilidad para cubrir trabajo realizado por un proveedor de mantenimiento. Un representante del titular del certificado, directamente a cargo del trabajo que se realiza, no necesita observar y dirigir físicamente a cada proveedor de mantenimiento constantemente, pero debe de estar disponible para consultas de asuntos que requieran de decisiones de instrucción.
- b) El titular de certificado debe estar directamente a cargo de todo el trabajo realizado para el por el proveedor de mantenimiento.
 - c) El proveedor de mantenimiento debe realizar todo el trabajo cubierto de acuerdo con el manual de mantenimiento del titular del certificado.
 - d) El proveedor de mantenimiento no podría realizar trabajo cubierto a menos que se realice bajo la supervisión y control del titular del certificado.
 - e) El titular del certificado que contrata mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones debe de desarrollar e implementar políticas, procedimientos, métodos e instrucciones para completar todo el mantenimiento contratado, mantenimiento preventivo y modificaciones. Estas políticas, procedimientos, métodos e instrucciones deben proveer para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones que serán realizadas de acuerdo con el programa de mantenimiento y manual de mantenimiento del titular del certificado.
 - f) El titular del certificado que contrata mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones debe asegurar que su sistema para el análisis y vigilancia continuo del mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones sea realizado por el proveedor de mantenimiento, como lo requiere la subsección



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.373 (a), la cual contiene procedimientos para la supervisión de todo el trabajo cubierto contratado.

- g) Las políticas, procedimientos, métodos e instrucciones requeridas bajo el párrafo (e) y (f) de esta subsección debe ser aceptable al IDAC y debe ser incluida en el manual de mantenimiento del titular del certificado como esta requerido bajo la subsección 121.369 (b) (10).
- h) El titular del certificado que contrata su mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones debe proveer al IDAC, en un formato aceptable al Director General, una lista que incluya el nombre y dirección física (calle), o direcciones donde el trabajo se realiza para cada proveedor de mantenimiento que realiza trabajo para el titular del certificado, y una descripción del tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones que será realizado en cada ubicación. La lista debe ser actualizada cada vez que ocurra cualquier cambio, incluyendo adiciones o remociones, y la lista de actualizaciones debe ser enviada al IDAC en el último día de cada mes calendario, en un formato aceptable al Director General.

Sección “N” Programa de Entrenamiento.

121.400 Aplicabilidad y términos utilizados.

c) Para el propósito de esta sección, los siguientes términos y definiciones aplican:

8) Entrenamiento de recalificación. El entrenamiento requerido para miembros de tripulación previamente entrenados y calificados, pero quienes se han convertido en descalificados debido a no haber cumplidos con los requisitos de entrenamiento recurrente de la subsección 121.427 o los requisitos del chequeo de competencia de los pilotos de la subsección 121.441.

121.410 Instrucción: Desviación para la aceptación de instructores de personal aeronáutico – Avión y simulador.

121.410a Aprobación para la utilización de simulador de vuelo.

a) 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



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

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 se prescribe en los Apéndices “E” y “F”.

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 dentro del programa de entrenamiento aprobado para ese titular de certificado. Toda instrucción que se realiza bajo esta subsección deberá estar contenida en un formato que sea parte del programa de entrenamiento aprobado por el IDAC y firmado por el responsable pertinente del titular de certificado.

121.410 e) Reservado.

121.411 Calificaciones: Personal aeronáutico chequeadores (avión) y personal aeronáutico chequeadores (simulador).

a) Para los propósitos de esta subsección y la subsección 121.413.

1) Un personal aeronáutico chequeador (avión) es una persona la cual está calificada y permitida, para conducir chequeos de vuelo o instrucción en un avión, en un simulador, o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para un tipo de avión particular;

2) Un Personal aeronáutico chequeador (simulador) es una persona la cual está calificada para conducir chequeos de vuelo o instrucción, pero solamente en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo para un tipo de avión en particular; y

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

b) Excepto como lo establece la subsección 121.423, ningún titular de certificado debe usar una persona, ni debe ninguna persona servir como un personal aeronáutico chequeador (avión) en un programa de entrenamiento establecido bajo esta sección a menos que, con respecto al tipo de avión involucrado, esa persona:

3) Haya completado satisfactoriamente los exámenes apropiados de vuelo o competencia que son requeridos para servir como un piloto al mando, ingeniero de vuelo, o navegante de vuelo, según aplica, en operaciones bajo este RAD;

121.411a 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, siempre que esté bajo la directa responsabilidad del personal administrativo pertinente que se prescribe en el RAD 119.65.

(a) El IDAC puede aprobar desviación de una parte de lo requerido en las subsecciones 121.411 y 121.413, si mediante solicitud al IDAC por parte del titular del certificado RAD 121, 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.

(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

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

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 en el formato de registro de chequeo aprobado para el operador aéreo y firmado por el personal aeronáutico chequeador del operador aéreo o su supervisor inmediato.

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

- 1) chequeo en la aeronave de maniobras y procedimientos requeridos conforme a lo prescrito en el Apéndice "F";
- 2) chequeo en el simulador de vuelo de maniobras y procedimientos requeridos conforme a lo prescrito en el Apéndice "F";
- 3) examen oral sobre los sistemas de la aeronave;
- 4) examen para navegante;
- 5) examen sobre los procedimientos estándares de operación (SOP) del titular de certificado; y
- 6) examen a tripulante de cabina.

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

121.412 Calificaciones: Instructores de vuelo (avión) e Instructores de vuelo (simulador).

b)... 3) Haya completado satisfactoriamente los exámenes apropiados de vuelo o competencia que son requeridos para servir como un piloto al mando, ingeniero de vuelo o navegante de vuelo en operaciones bajo este RAD;

c)... 3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos correspondientes de vuelo o competencia que se requieren para servir como piloto al mando, ingeniero de vuelo o navegante de vuelo, como sea aplicable, en las operaciones bajo este RAD; y

e) Instructores de vuelo que hayan alcanzado los 65 años de edad o que no poseen un certificado médico apropiado, podrán desempeñarse como instructores de vuelo, pero no





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

deberán servir como piloto miembro de la tripulación de vuelo en operaciones bajo este RAD.

121.413 Entrenamiento inicial y de transición y requisitos de chequeo: Personal aeronáutico chequeadores (Avión), personal aeronáutico chequeadores (Simulador).

a)... 2) Dentro de los 24 meses precedentes esa persona realiza satisfactoriamente un chequeo de vuelo o de competencia, según aplique, bajo la observación de un inspector de operaciones del IDAC o un examinador designado de tripulación, empleado por el operador. El chequeo de observación puede ser realizado en parte o en su totalidad en un avión, en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo. Este párrafo aplica después de 19 marzo de 1997.

121.415 Requisitos de entrenamiento para tripulación de cabina, de pilotaje y despachadores.

g)... 1) Permanezca adecuadamente entrenado y actualizado en su competencia con respecto a todo avión, tripulación, posición de tripulante de cabina de pilotaje y tipo de operación en la cual él sirve; y

121.419 Pilotos e ingeniero de vuelo: Entrenamiento de tierra inicial, de transición y para ascenso.

a)... 1) Temas generales:

xi) Conocimiento y competencia sobre procedimientos de vuelo visual y por instrumentos para el área pretendida de operación;

121.424 Pilotos: Entrenamiento inicial, de transición y de ascenso.

b)... 2) En la medida que otras maniobras y procedimientos puedan ser realizadas en un simulador de vuelo, un dispositivo de entrenamiento de vuelo apropiado o en un avión estático como está especificado en el Apéndice "E" de este RAD.

d)... 1) Con respecto a subsección 121.409 (c):

ii) Un vuelo de comprobación en el simulador o el avión al nivel de competencia de un piloto al mando o segundo al mando, como corresponda, en por lo menos las maniobras



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

y los procedimientos considerados en el Apéndice “F” de esta sección, que son capaces de ser realizados en un simulador de avión sin un sistema visual.

121.425 Ingeniero de vuelo: Entrenamiento de vuelo inicial y de transición.

c)... 2) Un chequeo de vuelo para asegurar que su competencia es adecuada para ejercer apropiadamente sus deberes, procedimientos y funciones asignadas.

121.427 Entrenamiento recurrente.

a) El entrenamiento recurrente debe asegurar que todo miembro de la tripulación o despachador esté entrenado adecuadamente y actualizado en su competencia respecto al tipo del avión (incluyendo entrenamiento de sus diferencias, si aplican) y la posición asignada al tripulante.

d)... 1) Para pilotos....:

ii) Un chequeo de competencia completado satisfactoriamente puede ser sustituido por un entrenamiento de vuelo recurrente según la subsección 121.433 (c).

Sección “O” Calificaciones de los Miembros de la Tripulación.

121.433 Entrenamiento requerido.

c) Entrenamiento recurrente:

2) En el caso de pilotos, un chequeo de competencia como está prescrito en la subsección 121.441, puede ser sustituido por un entrenamiento recurrente de vuelo requerido por este párrafo y un curso de simulador apropiado bajo la subsección 121.409 (b) puede ser sustituido por períodos alternos del entrenamiento recurrente de vuelo requerido en ese avión, excepto como está prescrito en el párrafo (d) de esta subsección.

d) En todo avión en la cual un piloto presta servicio como piloto al mando, éste debe completar satisfactoriamente un entrenamiento recurrente de vuelo o chequeos de competencia según como está prescrito en la subsección 121.441(a).

e) A pesar de los párrafos (c)(2) y (d) de esta subsección, un chequeo de competencia como se indica en la subsección 121.441 de este reglamento, no podrá ser sustituido por



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

la de Extensión de la cobertura de entrenamiento prescrita en la subsección 121.423 o por el entrenamiento en aquellas maniobras y procedimientos del programa de entrenamiento de vuelo aprobado para el titular de certificado de cizalladuras de viento a baja altura cuando este programa está incluido en un curso de capacitación de refrescamiento de vuelo como lo indicado en la subsección 121.409 (d) de esta subsección.

121.434 Experiencia operacional, ciclo de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.

g)... 2) Un chequeo de competencia según la subsección 121.441.

h)... 4)...ii) En o antes del día 120 el piloto completa satisfactoriamente el entrenamiento de refrescamiento impartido por un instructor que esté apropiadamente calificado o un piloto chequeador como está dispuesto en el programa de entrenamiento aprobado del titular de certificado o que un piloto chequeador determine que el piloto ha retenido un nivel adecuado de competencia después de observar a ese piloto en un vuelo operacional de línea aérea supervisado.

121.435 Reservado.

121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.

b) Ningún titular de certificado debe usar, ni ningún piloto debe actuar como un piloto en una capacidad distinta a esas especificadas en el párrafo (a) de esta subsección, a menos que el piloto posea por lo menos una licencia de piloto comercial con categoría apropiada y habilitaciones de clase para la aeronave concerniente, y una habilitación en instrumentos. No obstante a los requerimientos del RAD, subsección 61.63 (b) y (c), un piloto el cual está actualmente empleado por un titular de certificado y reúne los requerimientos de entrenamientos aplicables de la Sección "N" de este RAD, y los requerimientos de chequeo de competencia de la subsección 121.441, puede serle emitida la categoría apropiada y habilitaciones de clase al presentar prueba de cumplimiento con esos requerimientos al IDAC.

121.439 Calificación de los pilotos: Experiencia reciente.

e) El personal aeronáutico chequeador que observe los despegues y aterrizajes prescritos en los párrafos (b)(1) y (c) de esta subsección, debe certificar que la persona observada es proficiente y calificado para ejecutar deberes de vuelo en operaciones bajo



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

este RAD, y podrá requerir cualquier maniobra adicional que determine necesaria para certificar competencia.

121.440 Chequeo de línea.

a) Ningún titular de certificado, deberá utilizar a una persona y ninguna persona debe servir como piloto al mando de un avión, a menos que dentro de los (12) meses calendario anterior, esa persona haya pasado un chequeo de línea en el cual haya ejecutado satisfactoriamente los deberes y responsabilidades del piloto al mando en uno de los tipos de aviones que va a volar.

121.441 Chequeos de la competencia de los pilotos.

a) Ninguna persona debe servir como piloto al mando o copiloto en cada tipo o variante de un tipo de avión, a menos que, hayan aprobado satisfactoriamente las verificaciones requeridas en esta subsección, en las que demuestren su competencia respecto a la técnica de pilotaje y a la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia y de operar de acuerdo con las reglas por instrumentos. Dichas verificaciones se efectuarán dos (2) veces al año. Dos (2) verificaciones similares, efectuadas dentro de un plazo de cuatro (4) meses consecutivos, no satisfarán por sí solas este requisito.

b) Excepto como está prescrito en los párrafos (c) y (d) de esta subsección, las verificaciones de la competencia requeridas en el párrafo (a) de esta subsección, deben satisfacer los siguientes requisitos:

2) Deben ser conducidas por un personal aeronáutico chequeador, un instructor de un centro de entrenamiento que haya sido aprobado según como está prescrito en la subsección 121.411a o por un inspector OPS del IDAC.

c) Un simulador de vuelo aprobado u otra instrucción de vuelo apropiado puede ser usado en la conducción de evaluaciones de competencia como lo prevé el Apéndice "F" de este RAD.

d) Un personal aeronáutico chequeador o un inspector OPS del IDAC que conduce una verificación de competencia podrá, a su criterio, obviar cualquiera de las maniobras o procedimientos para los cuales una desviación específica está establecida en el



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Apéndice “F” de este RAD, se especifiquen las maniobras y procedimientos autorizados a ser obviada a discreción del inspector, si:

2) El piloto que está siendo evaluado, al momento de la verificación, se encuentra contratado como piloto por el titular de certificado; y

3) El piloto que está siendo evaluado, se encuentra vigente y calificado en operaciones bajo este RAD, en el tipo de avión y posición de tripulante de vuelo en particular y completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado para el tipo de avión en particular, dentro de los seis (6) meses calendarios anteriores.

e) Si el piloto siendo chequeado falla alguna de las maniobras requeridas, la persona que realiza la evaluación de competencia, puede impartir entrenamiento adicional al piloto durante el transcurso del chequeo de pericia de la verificación de competencia. Además de repetir las maniobras fallidas, la persona que conduce la evaluación de competencia puede requerir al piloto que está siendo evaluado que repita cualquier maniobra que encuentre necesario para determinar la pericia competencia del piloto. Si el piloto que está siendo evaluado no puede demostrar el un rendimiento satisfactorio al evaluador, el titular de certificado no debe usarlo, ni esa persona debe servir en operaciones según este RAD, hasta que no complete satisfactoriamente el chequeo de competencia.

f) **Reservado.**

Sección “P” Calificación del Despachador de Vuelo y Tiempo de Servicio; Limitaciones: Operaciones Internas e Internacionales; Limitaciones de período de servicio de tripulante de cabina y requisitos de descanso.

121.463 Calificación de los Despachadores de Vuelo.

a) Ningún titular de certificado que realiza operaciones Internas o Internacionales debe utilizar una persona, y ninguna persona debe servir, como despachador de vuelo en categoría de transporte con motor de turbina, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente lo siguiente:

Sección “T” Operaciones de Vuelo.

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

b) Un miembro requerido de la tripulación de vuelo puede dejar su posición de servicio asignado, siempre que:

1) La ausencia del tripulante no es necesaria para la ejecución de funciones en conexión con la operación del avión;

3)... i) En el caso del piloto al mando asignado durante la porción de ruta en crucero del vuelo, por un piloto que posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) y la apropiada habilitación de tipo, esté actualizado y calificado como piloto al mando o segundo al mando, y está calificado como piloto al mando de esa aeronave durante la porción de la ruta del vuelo en crucero. Un segundo al mando calificado para actuar como piloto al mando en ruta no necesita haber completado los siguientes requisitos de piloto al mando: El entrenamiento de vuelo recurrente de dos (2) veces al año requeridos por la subsección 121.433 c)(1)(iii). La experiencia operacional requerida por la subsección 121.434; los despegues y aterrizajes requeridos por la subsección 121.439, y la inspección (chequeo) en línea requerido por la subsección 121.439, y dos chequeos de competencia al año como se describe en la subsección 121.441(a).

121.573 Instrucciones a los pasajeros: Operaciones prolongadas sobre agua.

a) En adición a la instrucción oral requerida por el párrafo 121.571 (a), cada titular de certificado de operador aéreo operando un avión en operaciones prolongadas sobre agua, debe asegurar que todos los pasajeros estén oralmente instruidos por tripulantes apropiados, sobre el lugar y operación de los salvavidas, balsa y otros medios de flotación, incluyendo una demostración del método de ponerse e inflar un salvavidas.

121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.

b)... 1) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son menores que las condiciones básicas VFR contempladas en el RAD 91, ninguna persona debe utilizar un piloto automático y acoplador para una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor de cincuenta (50) pies por encima de la altura máxima de pérdida de altura especificada en el manual de vuelo del avión por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación; y





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de los requisitos de transporte de este RAD.

c)... 5) Operaciones prolongadas sobre agua, el lugar de las balsas salvavidas y demostración del método de ponerse e inflar un chaleco salvavidas.

Sección “U” Reglas de Despacho y Autorizaciones de Vuelo.

121.592 Seguimiento de aeronaves.

Nota.-2. Las disposiciones sobre la coordinación entre el operador aéreo y los servicios de tránsito aéreo en lo relativo a los mensajes de notificación de la posición figuran en el Capítulo 2 del Anexo 11.

121.598 Determinación de los mínimos de utilización de los aeródromos.

a) Cada titular de certificado de operador aéreo deberá establecer los mínimos de utilización de cada uno de los aeródromos utilizados en las operaciones siempre que dichos mínimos no serán inferiores a ninguno de los ya establecidos por la respectiva AAC para ese aeródromo, excepto cuando así lo aprobare específicamente.

Nota.- En el Apéndice “S” de este reglamento y en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc. 9365) de OACI, figura orientación sobre créditos operacionales para aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS y CVS.

121.615 Despacho o autorización de vuelo sobre agua: Operaciones Internacionales y No Regulares.

a) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión para un vuelo que involucra operación prolongada sobre agua, a menos que reportes meteorológicos apropiados o pronósticos, o cualquier combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos autorizados al tiempo estimado de llegada a cualquier aeródromo que ha sido despachado o autorizado o a cualquier aeródromo de alternativa requerido.

b) Cada titular de certificado de operador aéreo que conduce operaciones Internacionales o No Regulares o debe conducir operaciones prolongadas sobre agua, bajo IFR, a menos que demuestre que operar bajo IFR no es necesario para la seguridad.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

d) Toda autorización para conducir operaciones prolongadas sobre agua bajo VFR y todo requisito para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR estarán descritas en las especificaciones de operaciones del titular de certificado de operador aéreo.

121.621 Aeródromo de alternativa requerido para destino: Operaciones Internacionales.

Nota.-1. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) de OACI, se proporciona orientación para llevar a cabo una evaluación de riesgos de seguridad operacional y para determinar variaciones.

121.642 Reserva de combustibles: Operaciones Internacionales Regulares y No Regulares.

Nota.-2. En el Manual de planificación de vuelo y gestión de combustible (FPFM) (Doc. 9976) de OACI, figura orientación sobre procedimientos para la gestión de combustible durante el vuelo incluyendo nuevo análisis, ajustes o consideraciones para nueva planificación cuando un vuelo empieza a consumir combustible de contingencia antes del despegue.

121.644 Gestión del combustible en vuelo (FPFM).

Nota.-1. La protección del combustible de reserva final tiene por objeto garantizar un aterrizaje seguro en cualquier aeródromo cuando sucesos imprevistos pueden no permitir la realización total segura de una operación con arreglo a la planificación original. En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM)(Doc. 9976) de OACI, figura orientación sobre la planificación de vuelos incluyendo las circunstancias que pueden exigir nuevos análisis, ajustes o nueva planificación de la operación prevista antes del despegue o en ruta.

Nota.-5. En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc. 9976) de OACI, se proporciona orientación sobre los procedimientos para la gestión del combustible en vuelo.

Sección “V” Registros y Reportes.

121.683 Registros de tripulantes y despachadores.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

a)... 1) Mantener registro actualizado de cada tripulante y de cada despachador de vuelo (operaciones Internas e Internacionales solamente) que demuestren que cumplen con esta subsección, incluyendo pero no limitados a chequeos de competencia y de ruta, calificación en el avión y en ruta, entrenamiento, registro de horas de vuelo y cualquier examen físico requerido; y

5) Mantener 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.

d) Además de lo prescrito en el párrafo (c)(5) de esta subsección, el titular de certificado de operador aéreo deberá enviar un reporte al Dpto. de OPS del IDAC dentro de los primeros quince (15) días de cada mes.

121.702 Requisitos sobre la información relativa al mantenimiento de aeronavegabilidad.

d) El operador aéreo deberá, con respecto a las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg, preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.

e) El informe indicado en el Párrafo (d) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el IDAC, según aplique.

f) Para preparar el informe requerido en el párrafo (d) de esta subsección el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que:

- 1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
- 2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
- 3) no se encuentran defectos evidentes; y,
- 4) No se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.

g) El operador aéreo no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

Sección “X” Suministros Médicos y Entrenamiento.

121.805 Entrenamiento a la tripulación de vuelo en eventos médicos que puedan presentarse durante el vuelo.

c) La instrucción a la tripulación de vuelo, las tareas de desempeño y el entrenamiento recurrente requerido bajo esta sección, no requieren ser equivalentes al nivel experto de competencia obtenido por personal médico profesional de emergencia.

Sección “BB” Mejoramiento de la Seguridad de la Aeronavegabilidad Continuada.

121.1103 Daños-Evaluación de tolerancia y fatiga de estructura.

a) Generalidades. Una evaluación de la fuerza, detalles de diseño, y fabricación debe mostrar las fallas catastróficas debido a la fatiga, corrosión, defectos de fabricación, o daños causados por accidentes, que serían evitados a través de la vida operacional de la aeronave. Esta evaluación debe ser realizada de acuerdo con las provisiones bajo los párrafos (b) y (e) de esta subsección, excepto como está especificado en el párrafo (c) de esta subsección, por cada parte de la estructura que pudiera contribuir a un fallo catastrófico (tales como las alas, empenajes, superficies de control y sus sistemas, fuselaje, monturas de los motores, tren de aterrizaje, y sus adjuntos primarios relacionados). Para aeronaves impulsadas por motores turbo jet, esas partes que pudieran contribuir a una falla catastrófica debe también ser evaluadas bajo el párrafo (d) de esta subsección. En adición, aplica lo siguiente:

1) Cada evaluación requerida bajo esta sección debe incluir:

- i) El espectro típico de carga, temperaturas, y humedades en la aeronave esperadas en servicio;
- ii) La identificación de los elementos estructurales principales y detalles del puntos de diseño, la falla que podría causar falla catastrófica de la aeronave; y



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- iii) Un análisis, respaldado por evidencias de pruebas, de los elementos estructurales principales y detalles de diseño identificados en el párrafo (a) (1) (ii) de esta subsección.
- 2) La historia de servicios de aeronaves de diseño estructural similar, tomando en cuenta las diferencias en las condiciones y procedimientos de operación, podrían ser utilizados en la evaluación requerida por esta subsección.
- 3) Basado en la evaluación requerida por esta subsección, inspecciones u otros procedimientos deben ser establecidos, como sean necesarios, para prevenir fallas catastróficas y deben ser incluidos en la sección de instrucción de limitación de aeronavegabilidad para la Aeronavegabilidad Continuada, requerida bajo el RAD, subsección 121.1111 (d). El límite de validez de los datos de ingeniería que respalda el programa de mantenimiento estructural (de aquí en lo adelante LOV), declara como un número de ciclos de vuelos total acumulados u horas de vuelo o ambas, establecida por esta subsección debe también ser incluida en la sección de limitación de aeronavegabilidad de la instrucción para Aeronavegabilidad Continuada requerida bajo el RAD, subsección 121.1111 (d). El umbral de inspección para el siguiente tipo de estructura debe ser establecido basado en el análisis del crecimiento de la grieta y/o pruebas, asumiendo que la estructura contiene el defecto inicial del tamaño más grande posible que pudiera existir como resultado de daños causados por las prácticas de fabricación:
 - i) Estructura de carga de paso sencillo, y
 - ii) Estructura de carga de paso múltiple “protegido” detención de estructura y rajaduras, donde no puede ser demostrado que el fallo del paso de carga, fallo parcial, o detención de rajaduras serán detectadas y reparadas durante mantenimiento de rutina, inspección, u operación de un avión previo al fallo del resto de la estructura.
- b) Evaluación de tolerancia-daño. La evaluación debe incluir una determinación de la ubicación probable y modos de daños debido a la fatiga, corrosión, o daños accidentales. Carga repetidas y análisis estáticos respaldados por evidencias de pruebas y (si disponible) experiencia de servicio debe también ser incorporado en la evaluación. Consideración especial para daños de fatigas propagados debe ser incluido donde el diseño es tal que este tipo de daño pudiera ocurrir. Un LOV que



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

corresponda al periodo de tiempo, declarado como un número de ciclos de vuelo acumulados u horas de vuelo o ambos, durante el cual sea demostrado que daños de fatiga esparcidos no ocurrirán en la estructura del avión. Esta demostración debe ser mostrada a toda escala por evidencias de pruebas de fatiga. El certificado de tipo podría ser emitido previo al cumplimiento de las pruebas totales de fatiga a toda escala, proveyendo que el Director General ha aprobado un plan para completar las pruebas requeridas. De esa manera, la sección de la instrucción de Limitaciones de Aeronavegabilidad para Aeronavegabilidad Continuada requerida bajo el RAD, subsección 121.1111 (d) debe especificar que ningún avión podría ser operado más allá del número de ciclos igual a la mitad de los números de ciclos acumulados en el documento de prueba de fatiga, hasta que dicha prueba sea completada. La extensión de daño debido al residuo de la evaluación de prueba de fuerza en cualquier momento dentro de la vida de operación de la aeronave debe ser consistente con la detección inicial y subsecuente crecida bajo cargas repetidas. La evaluación de la fuerza residual debe mostrar que la estructura remanente es capaz de aguantar cargas (considerada como las máximas cargas estáticas) correspondientes a las condiciones siguientes:

- 1) El límite de condiciones de maniobras simétricas y factor de carga en todas las velocidades y en los dispositivos de alto levantamiento.
- 2) El límite de condiciones de la carga de ráfagas y turbulencias y en los dispositivos de alto levantamiento.
- 3) El límite de condiciones escalonadas especificadas en condiciones de rodaje y el límite de cargas asimétricas debido a falla del motor.
- 4) El límite de condiciones de maniobras de viraje especificadas.
- 5) Para cabinas presurizadas, las condiciones siguientes:
 - i) La operación normal de presión diferencial combinada con la presión aerodinámica externa esperada aplicada simultáneamente con la condiciones de carga especificadas en el párrafo (b)(1) hasta el (4) de esta sección, si tienen un efecto significativo.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

ii) El valor máximo de presión diferencial de operación normal (incluyendo la presión aerodinámica exterior esperada durante 1g vuelo nivelado) multiplicado por el factor de 1.15, omitiendo otras cargas.

6) Para los trenes de aterrizajes y directamente afectado la estructura del fuselaje, las condiciones del límite de embarque especificada en las condiciones y asunciones de la carga de aterrizaje, rodaje, y frenaje. Si ocurren cambios significantes en la rigidez estructural o geometría, o ambos, siga desde una falla estructural, o falla parcial, el efecto de la tolerancia del daño debe ser investigado más profundo.

c) Evaluación de la fatiga (vida-segura). Cumplimiento con los requerimientos de tolerancia-daño bajo el párrafo (b) de esta subsección no es requerido si el solicitante establece que su aplicación para una estructura en particular es impráctica. Esta estructura debe ser mostrada por análisis, respaldada por evidencias de pruebas, ser capaz de aguantar cargas repetidas de magnitud variable esperadas durante su vida operacional sin detectar rajaduras. Factores de vida-segura deben ser aplicados esparcidamente.

d) Fuerza Sónica de fatiga. Deben ser mostradas por análisis, respaldadas por evidencias de pruebas, o por la historia de servicio de aeronaves de diseño estructural similar y en un ambiente de excitación sónica, que;

- 1) Las rajaduras de fatiga sónicas no sean probables en cualquier parte de la estructura de vuelo sujetas a excitación sónica; o
- 2) Fallas catastróficas causadas por rajaduras sónicas no sean probables asumiendo que la carga prescrita en el párrafo (b) de esta subsección son aplicados a todas las áreas afectadas por esas rajaduras.

e) Evaluación de daño-tolerancia (fuente discreta). La aeronave debe ser capaz de completar exitosamente un vuelo durante el cual exista la posibilidad de que ocurra daño estructural como resultado de:

- 1) Impacto con un ave de 4 libras cuando la velocidad de la aeronave sea relativa a la del ave junto a la trayectoria de la aeronave sea igual a V_c a nivel del mar o $0.85V_c$ a 8,000 pies, cualquiera que sea la más crítica;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 2) Impacto de hélices del abanico no contenidas;
 - 3) Fallas de motor no contenido; o
 - 4) Fallas de maquinarias de rotación de alta energía no contenidas.
- f) La estructura dañada debe ser capaz de aguantar cargas estáticas (consideradas como las cargas principales) las cuales se esperan razonablemente que ocurran durante el vuelo. Es necesario considerar los efectos dinámicos de estas cargas principales. Acciones correctivas a tomar por los pilotos seguido al incidente, tales como limitaciones de maniobras, evitar turbulencias, y reducción de velocidad, deben ser consideradas. Si cambios significativos en la rigidez estructural o geometría, o ambos, seguido a un fallo estructural o fallo parcial, el efecto en la tolerancia de daño debe ser investigado más profundo.

121.1104 Limitaciones de aeronavegabilidad.

a) Las Instrucciones para la Aeronavegabilidad continuada debe contener una sección titulada Limitaciones de Aeronavegabilidad que este separada y claramente distinguida del resto del documento. Esta sección debe iniciar cada:

- 1) Cada uno de los tiempos de modificación mandatorio, tiempo de remplazo, intervalos de inspección estructural, y procedimiento de inspección estructural aprobado bajo el RAD, subsección 121.1111 (d).
- 2) Cada uno de los tiempo de remplazo mandatorios, intervalo de inspección, procedimientos de inspección relacionados y la configuración de todos los controles críticos de diseño aprobado bajo el RAD, subsección 121.1111 (d) para el sistema de los tanques de combustible.
- 3) Cualquier remplazo de tiempo mandatorio de componentes EWIS como lo define el RAD, subsección 121.1111 (d).
- 4) Un Límite de Validez como lo establece el RAD, subsección 121.1115.





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 5) Si las Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada consiste de múltiple documentos, la sección requerida por este párrafo debe ser incluido en el manual principal. Esta sección debe contener un enunciado claro en una ubicación proponente que diga: “La Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad está aprobada por el IDAC y especifica el mantenimiento requerido bajo el RAD, subsecciones 43.16 y 91.403, a menos que un programa alternativo haya sido aprobado por el IDAC.

121.1109 Titulares de certificado sin autorización operacional para transportar mercancías peligrosas como carga.

- a) El titular de certificado que no esté autorizado para transportar mercancías peligrosas:

- 1) Una capacidad máxima certificada en tipo de 30 asientos o más; y
- 2) Una capacidad máxima de carga paga de 7,500 libras o más.

121.1119 Protección de la ventilación de vapor de los tanques de combustible.

- a) Aplicabilidad. Esta Subsección aplica a aeronaves impulsadas por turbinas de categoría transporte con un certificado de tipo emitido después del 1ro de enero de 1958, que tengan:

- 1) una capacidad máxima de 30 o más pasajeros en su certificado de tipo; o
- 2) una capacidad máxima de carga paga de 7,500 libras o más en su certificado de tipo.

- b) Aviones de nueva fabricación. Ningún titular de certificado podrá operar un avión para el cual el Estado de fabricación emitió el certificado de aeronavegabilidad original o la aprobación de aeronavegabilidad para exportación después del 23 de agosto de 2018 a menos que sea aprobado por el Director General, para prevenir explosiones en el tanque de combustible causado por la propagación de llamas desde afuera del tanque de combustible hacia los espacios de vapor del tanque de combustible estén instalados y operacional”.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

SEGUNDO: Modificar, como al efecto Modifica el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, en los Apéndices “E”, “F”, “H”, “O”, “P” y “S”, según se indican a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

“Apéndice “E” Requisito del Entrenamiento de Vuelo.

Apéndice E.- Las maniobras y procedimientos requeridos por la subsección 121.424 de este RAD para el entrenamiento de vuelo inicial, de transición y de promoción del piloto están descritos en el programa de entrenamiento de vuelo aprobado de cizalladura de viento a baja altura, extensión de cobertura de entrenamiento subsección 121.423 y este apéndice. Todas las maniobras y procedimientos requeridos deberían ser ejecutadas en vuelo, excepto que la cizalladura de viento y los procedimientos y maniobras de extensión de cobertura deberán realizarse en un simulador de vuelo en las cuales las maniobras y procedimientos sean específicamente autorizadas para ser ejecutadas. Ciertas otras maniobras y procedimientos pueden ser ejecutados en un simulador con un sistema visual (simulador visual), un simulador de avión sin un sistema visual (simulador no visual), un dispositivo de entrenamiento, o un avión estático como está indicado por el símbolo apropiado en la columna respectiva, al lado de la columna de maniobra o procedimiento.

Apéndice “F” Requisitos para el Chequeo de Competencia.

Las maniobras y procedimientos requeridos por la subsección 121.441 para chequeo de competencia de piloto están presentados en este apéndice y deben ser realizadas en vuelo excepto hasta el punto de que ciertas maniobras y procedimientos pueden ser realizadas en un simulador de avión con un sistema visual (simulador visual), un simulador de avión sin un sistema visual (simulador no visual), o un dispositivo de entrenamiento como está indicado por el símbolo apropiado en la respectiva columna opuesta de la maniobra o procedimiento.

Tabla I, Pre vuelo c) Carreteo. Esta maniobra incluye carreteo (en el caso del chequeo de competencia del segundo al mando hasta el punto práctico desde la posición de tripulante de segundo al mando), procedimientos de navegar o atracar aeronaves acuáticas en cumplimiento con instrucciones dadas por la autoridad apropiada del control de tránsito o por una persona que conduce los chequeos.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Tabla V, Aterrizajes y Aproximación para Aterrizajes. No obstante las autorizaciones para combinar y dispensar maniobras y para el uso de un simulador, por lo menos dos aterrizajes reales (uno a una parada completa) deben ser realizados por todos los pilotos al mando y para el chequeo inicial de competencia del piloto segundo al mando. Aterrizajes y aproximaciones a aterrizajes deben de incluir lo siguiente, pero más de un tipo puede ser combinado donde sea apropiado:

d)...2) No obstante a los requerimientos de los sub-párrafos d)(i) y (2) de este párrafo, en un chequeo de competencia para otro que no sea el piloto al mando, la simulación de pérdida de potencia debe ser solamente del motor más crítico. Sin embargo, si un piloto satisface los requerimientos de los sub- párrafos d)(1) o (2) de este párrafo en un simulador visual, deberá también maniobrar en vuelo para un aterrizaje con el fallo simulado del motor más crítico. En adición, un piloto al mando puede omitir la maniobra requerida por el sub-párrafo d)(1) o d)(2) de este párrafo durante un chequeo de competencia requerido o curso de entrenamiento de simulador, si él realizó satisfactoriamente esa maniobra durante el chequeo de competencia anterior, o durante el curso de entrenamiento de simulador aprobado bajo la observación de un piloto.

Apéndice “H” Simulación Avanzada.

Nivel B; -3. Aterrizajes en un chequeo de competencia sin los requisitos de aterrizaje de línea aérea. (RAD, subsección 121.441).

Apéndice “J” Reservado.

Apéndice “L” Reservado.

Apéndice “O” Requisitos de Entrenamiento sobre Mercancías Peligrosas para Titulares de Certificado de Operador Aéreo.

Apéndice O.-a)(3).Pagina (121-AP-O-5). Establecerá en su manual de operaciones políticas y procedimientos sobre mercancías peligrosas que satisfagan, como mínimo, los requisitos del Anexo 18, las Instrucciones técnicas y el RAD 18 para permitir al personal del operador aéreo:

Apéndice “P” Organización y Contenido del Manual de Operaciones.

Contenido. El manual de operaciones (OM) contendrá al menos la siguiente información, según aplique, de acuerdo al área y tipo de operación. El operador aéreo



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

puede variar el orden del contenido de sus sub-literales (Eje.: a), b), c)) cuando considere facilitar, de manera coherente, la mejor comprensión para el usuario:

Parte B, B6.2. 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 las subsecciones aplicables de este reglamento y su Apéndice “L”, que contemplen al menos:

Parte D, D 1.1. Reservado.

Parte D, D 1.1a- La Política, la administración y el control de los programas de instrucción, teniendo en consideración los siguientes elementos:

- a) Una introducción al programa de instrucción, la cual contenga abreviaturas y definiciones.
- b) El sistema de enmienda y revisión.
- c) La organización y responsabilidades del organismo de instrucción.
- d) Los métodos de evaluación y de calificación.
- e) Procedimientos a ser aplicados en caso de que alguna persona no alcance o mantenga los estándares de pericia o competencia requeridos.
- f) La finalidad y los objetivos de las políticas de instrucción, entrenamiento y de evaluación.
- g) Las facilidades y material necesario para la instrucción.
- h) Los requisitos, experiencia y calificación de los instructores personal aeronáutico chequeador (PAC).
- i) Contratos de arrendamiento.
- j) Criterios para la contratación de servicios, instalaciones o equipos de instrucción de terceros.
- k) Aprobación de instructores, personal aeronáutico chequeador y simuladores de vuelo de los centros de instrucción extranjeros.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- l) Métodos para el mantenimiento de registros de instrucción, entrenamiento y calificación.
- m) 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.

Parte D, D1.2. Reservado.

Parte D, D1.3. Reservado.

Parte D, D1.3a. 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.

Parte D, D1.5. 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, requeridos por el RAD 121, incluidos los requisitos y procedimientos para utilizar los servicios de terceros como instructores o personal aeronáutico chequeador del operador aéreo.

Parte D, D1.6. Capacitación requerida sobre transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea y seguridad contra actos de interferencia ilícita.

Apéndice “S” Sistemas de aterrizaje automático, -visualizadores de “cabeza alta” (HUD) y, sistemas de visión mejorada (EVS).

I. (b)(3). El HUD, como sistema único e independiente, puede aplicarse a operaciones con visibilidad o RVR reducidos o para sustituir algunas partes de las instalaciones terrestres como la zona de toma de contacto o las luces de eje de pista. En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc.9365) de OACI, figuran ejemplos y referencias a publicaciones a este respecto”.





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 006/2019

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

TERCERO: ORDENAR, como al efecto ORDENA a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, realizar las inserciones de las enmiendas dispuestas en los Ordinales Primero y Segundo de la presente Resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares.

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 Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares 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 veintidós (22) días del mes de abril del año dos mil diecinueve (2019).

Dr. Marcelino Alejandro Herrera R.
Director General



MAHR/JV/js.-