



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCIÓN 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL 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, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada, dotado de personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, que tiene entre sus funciones principales, el control y la supervisión de la aviación civil en todo el territorio 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, Distrito Nacional, página web <http://www.idac.gov.do>, debidamente representado por su titular, Director General, **Román E. Caamaño**.

**CONSIDERANDO SEGUNDO:** Que de conformidad con el Artículo 34 de la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, *“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 de conformidad con el literal h) del Artículo 26 de la citada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el *“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 según los literales d) y g) del Artículo 26 de la precitada Ley, es atribución del IDAC, *“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, *“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”*.

**CONSIDERANDO QUINTO:** Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del Artículo 39 de la indicada Ley, el Director General del IDAC considerará, dentro de 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.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

**CONSIDERANDO SEXTO:** 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 surtirán efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el período de vigencia que se haya especificado en dichas órdenes, reglas y reglamentos”*.

**CONSIDERANDO SÉPTIMO:** 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, según considere necesario”*, cabe destacar lo preceptuado en los literales a) y b) de dicho Artículo, referidos a *“la conducción del vuelo de aeronaves”* y *“la navegación, protección e identificación de aeronaves”*.

**CONSIDERANDO OCTAVO:** 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.

**CONSIDERANDO NOVENO:** Que la República Dominicana, en su calidad de Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está en la obligación de adoptar las normas técnicas y estándares aprobados por el Consejo de esa Organización, denominados **Anexos** al Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, de tal forma que la actividad de la aviación civil se desarrolle de forma segura y ordenada.

**CONSIDERANDO DÉCIMO:** Que, a los efectos de Estado contratante de la OACI, la República Dominicana debe adoptar lo establecido en el **Anexo 6, Partes I, II y III** al Convenio de Chicago 1944, así como varias modificaciones internas.

**VISTA:** La Constitución de la República, del 13 de junio de 2015.

**VISTA:** La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

**VISTO:** El expediente DRRNA/292/2021 de la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, contentivo de la Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) núm. 07 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (**RAD 135**), **REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

**VISTA:** La Resolución núm. 002-2019, del 7 de febrero de 2019, que aprueba la Versión núm. 6 del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135), Requisitos de Operación: Operaciones Comercial, Interna E Internacional.

**VISTO:** El **Anexo 6, Partes I, II y III** al Convenio de Chicago 1944,

**VISTO:** El Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR 135).

**VISTO:** El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 22), sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

**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).

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

### RESUELVE:

**PRIMERO:** MODIFICAR el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) **REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL**, en las Secciones "A", "B", "C", "D", "E", "G", "H", "I", "J", "K", "L", "N" y "O", y Apéndices "B", "C", "K", "L" y "M", en las subsecciones, literales, ordinales, definiciones, reservaciones y agregados según se indica a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **Sección “A” – Generalidades.**

#### **135.1 Aplicabilidad.**

135.1 b) Eliminado.

135.1 b) 1) Eliminado.

135.1 b) 2) Eliminado.

#### **135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a este reglamento.**

d) Todo titular de certificado que realiza operaciones bajo este reglamento con aviones cuyo peso máximo certificado de despegue es superior a 5,700 Kg., excluyendo cada asiento de tripulante, deberá cumplir con la Sección “L” del RAD 121.

#### **135.5 Sistema de gestión de la seguridad operacional.**

a) Todo titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) aceptable para el IDAC, acorde a la dimensión y complejidad de sus operaciones, de conformidad con lo establecido en el RAD 110.

b) 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, a partir del 7 de noviembre de 2019, contendrá salvaguardas adecuadas para proteger la o las fuentes de los datos, de conformidad con el RAD 110.

c) Todo titular de certificado deberá establecer un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal encargado de las operaciones, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.

d) Todo titular de certificado, a partir del 7 de noviembre de 2019, no deberá utilizar grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A para fines que no sean la investigación de un accidente con arreglo al Anexo 13 de OACI, salvo cuando las grabaciones o transcripciones:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de esta última; se limiten a las partes pertinentes de una transcripción desidentificada de las grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 100;
- 2) se requieran para uso en procesos penales no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 110; o
- 3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en la sección 7 del Apéndice B de este reglamento.

*Nota – En el Apéndice 3 del Anexo 19 de OACI figuran disposiciones relativas a la protección de datos e información sobre seguridad operacional y fuentes conexas. Cuando se instituya una investigación en el marco del Anexo 13 de OACI, los registros de la investigación son objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 13.*

e) A partir del 7 de noviembre de 2019, ningún titular de certificado deberá hacer uso de grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, así como tampoco de Clase B, AIR Clase C y AIRS para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo al Anexo 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 110 y:

- 1) sean utilizadas por el titular de certificado para fines de aeronavegabilidad o de mantenimiento;
- 2) sean utilizadas por el titular de certificado para realizar un programa de análisis de datos de vuelo exigido en este Anexo;
- 3) se requieran para uso en procesos no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente;
- 4) sean desidentificadas; o
- 5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

*Nota – En el Apéndice 3 del Anexo 19 figuran disposiciones relativas a la protección de datos e información sobre seguridad operacional y fuentes conexas.*

f) Todo titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) aceptable para el IDAC, acorde a la dimensión y complejidad de sus operaciones, de conformidad con lo establecido en el RAD 110.

135.7 Las normas de este reglamento que son aplicables a personas certificadas bajo el RAD 119, son también aplicables a personas que se involucren en cualquier operación regida por este reglamento aunque no posean un certificado apropiado y las especificaciones relativas a las de operaciones requeridas por el RAD 119.

### **135.21a Requerimientos del manual de operaciones.**

i) 2)

v) 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;

vi) 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.

j) Las disposiciones del manual de operaciones del operador aéreo son de cumplimiento obligatorio para el personal de operaciones de vuelo y de tierra, aún en aquellas partes cuyo contenido sea más restrictivo que la reglamentación.

k) Los requisitos relativos a la preparación y contenido del manual de control de mantenimiento figuran en la subsección 135.427.

### **135.23 Contenido del manual de operaciones.**

a) 1)

i) Parte A – Generalidades

ii) Parte B – Información sobre operación de las aeronaves



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

iii) Parte C – Zonas, rutas y aeródromos

iv) Parte D – Capacitación

### **135.25 Requisitos de la aeronave.**

a)

1) Esté registrada como una aeronave civil de la República Dominicana y lleve a bordo un certificado de aeronavegabilidad aprobado y vigente; y

b) Cada titular de certificado debe tener el uso exclusivo de por lo menos una aeronave que cumpla los requisitos para al menos una clase de operación autorizada en las especificaciones relativas a las operaciones, del titular de certificado. Además, para cada clase de operación para la cual el titular de certificado no tiene uso exclusivo de una aeronave, debe tener disponible para su uso, bajo un acuerdo escrito (incluyendo acuerdos para realizar el mantenimiento requerido), por lo menos una aeronave que cumpla con los requisitos para esa clase de operación. Sin embargo, este párrafo no prohíbe al operador aéreo usar o autorizar el uso de la aeronave para operaciones distintas a las de este reglamento y no requiere que el titular de certificado tenga el uso exclusivo de todas las aeronaves que él usa.

d)

1) La aeronave lleva a bordo un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente expedido por el Estado de registro y cumple los requisitos de matriculación e identificación de ese Estado;

### **135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana, sustancias estimulantes y/o depresivas.**

26  
Cuando el titular de certificado que opera bajo este reglamento permite que cualquier aeronave de su propiedad o alquilada por ese titular se comprometa en una operación que el titular de certificado sabe que está en violación del RAD 91, esa operación es base suficiente para suspenderle o cancelarle el certificado.

### **135.45 Documentos requeridos a bordo de la aeronave.**

e) Libro de a bordo (Log book)



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- j) Una copia fiel del certificado de operador aéreo (AOC) en cada aeronave inscrita en las especificaciones relativas a las de operaciones (OpSpecs) del titular del certificado.
- k) Copia del certificado de seguro vigente.
- l) Copia de las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado.
- m) En caso de que la aeronave opere bajo un acuerdo de transferencia de responsabilidad con el Estado de matrícula (acuerdo en virtud del Artículo 83 bis), el operador aéreo bajo este reglamento, deberá llevar a bordo de cada aeronave afectada por este acuerdo, una copia auténtica certificada del resumen del acuerdo en español e inglés, ya sea en formato electrónico o impreso. A requerimiento del inspector del IDAC, el operador aéreo deberá dar acceso al resumen de dicho acuerdo para determinar las funciones y obligaciones que, conforme al acuerdo, el Estado de matrícula ha transferido al titular de certificado que opera bajo este Reglamento.

*Nota 1 – El Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 10059) contiene orientación relativa al resumen del acuerdo.*

*Nota 2 – El resumen del acuerdo transmitido con el acuerdo en virtud del Artículo 83bis registrado ante el Consejo de la OACI contiene la lista de todas las aeronaves afectadas por el acuerdo. No obstante, la copia auténtica certificada que debe llevarse a bordo conforme a lo dispuesto en el párrafo (m) únicamente tendrá que indicar la aeronave específica que lleven la copia.*

### **135.46 Libro de a bordo**

a) El operador aéreo llevará en cada vuelo el libro de a bordo de la aeronave, que contendrá los siguientes datos clasificados con números romanos:

- 1) I – Nacionalidad y matrícula de la aeronave;
- 2) II – Fecha;
- 3) III – Nombre de los tripulantes;
- 4) IV – Asignación de obligaciones a los tripulantes;
- 5) V – Lugar de salida;
- 6) VI – Lugar de llegada;
- 7) VII – Hora de salida.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 8) VIII –Hora de llegada;
- 9) IX – Horas de vuelo;
- 10) X – Naturaleza del vuelo (regular o no regular);
- 11) XI – Incidentes, observaciones en caso de haberlas; y
- 12) XII – Firma de la persona a cargo.

### **135.62 Instrucciones para las operaciones de vuelo.**

f) El rotor del helicóptero no se hará girar con potencia de motor sin que se encuentre un piloto calificado al mando. El operador aéreo proporcionará las instrucciones específicas y procedimientos que habrá de seguir el personal, salvo los pilotos calificados que tengan que girar el rotor con potencia de motor para fines ajenos al vuelo.

### **Sección “B” - Operaciones de vuelo.**

### **135.63 Requisitos para mantenimiento de registros.**

- a)
  - 1) Certificado de operador aéreo, el cual además deberá ser llevado, como copia fiel, en cada aeronave que sea de la propiedad, arrendada u operada e inscrita en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de un certificado de operador aéreo. De igual forma ninguna persona debe operar una aeronave que haya sido objeto de transferencia de responsabilidades mediante un acuerdo entre las autoridades de aviación civil del registro de la aeronave y del origen del operador aéreo, a menos que dicha aeronave lleve abordo una copia fiel de este acuerdo.
  - 2) Las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado;
- c)
  - 9) Fecha del vuelo; y
  - 10) La firma del empleado responsable por la preparación del manifiesto.

### **135.65 Reportes sobre irregularidades mecánicas.**

a) Todo titular de certificado debe proveer registro técnico de vuelo (bitácora de vuelo) de la aeronave, para ser llevado abordo de cada aeronave para registrar las operaciones realizadas,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

o diferir las novedades y defectos mecánicos técnicos y su corrección. Las entradas deberán ser recurrentes y estar actualizadas y realizadas en tinta o con lápiz de tinta indeleble.

b) El piloto al mando debe anotar en el libro de abordaje de la aeronave cada una de las irregularidades técnicas que observe durante el vuelo. Antes de cada vuelo, el piloto al mando debe, si al momento no es de su conocimiento, determinar el estado de cada reporte técnico anotado en la mencionada bitácora final del vuelo anterior.

c) Toda persona que efectúa una acción correctiva o difiere una acción sobre una falla o mal funcionamiento de las irregularidades reportadas u observadas sobre estructura de la aeronave, motor, hélice, rotor o componentes, deberá dejar anotada en el libro de a bordo de la aeronave la acción ejecutada de acuerdo con los requisitos de este reglamento.

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

e) Todo operador aéreo deberá conservar a disposición del IDAC, por el término de doce (12) meses, los libros de a bordo de la aeronave una vez sean completados.

### **136.66 Indicador de radiación para los aviones que operan por encima de los 15,000 m (49,000 pies).**

El titular del certificado no debe operar un avión por encima de los 15,000 m. (49,000 pies), a menos que esté equipado con los dispositivos de medición continua de la dosificación total de radiación cósmica a la que el avión está sometido en ese momento (el conjunto de radiación ionizante y de la radiación de neutrones de origen solar y galáctico) y la dosis acumulativa en cada vuelo. Este dispositivo debe estar visible fácilmente a la tripulación de vuelo.

*Nota – El equipo se calibra a base de hipótesis aceptables para la administración nacional competente.*

### **135.67 Reporte de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de instalación en tierra o ayuda de navegación.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- a) Cada vez que un piloto encuentra u observa condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, tales como cizalladuras, turbulencias, cenizas volcánicas, entre otras, o cualquier otra irregularidad en las instalaciones en tierra o ayuda de navegación durante el vuelo, o cualquier otra condición peligrosa para un vuelo, cuyo conocimiento se considere esencial para la seguridad de los otros vuelos, deberá notificarlo a la estación de radio en tierra apropiada lo más pronto posible.
- b) El piloto al mando informará a través de la aeronotificación (AIREP) de eficacia de frenado en la pista cuando la eficacia de frenado experimentada no sea tan buena como la notificada.

### **138.68 Información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevado a bordo.**

a) Los operadores aéreos dispondrán en todo momento, para comunicación inmediata a los centros coordinadores de salvamento, de listas que contengan información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevado a bordo de sus aeronaves. La información comprenderá, según corresponda:

- 1) el número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas;
- 2) detalles sobre material médico de emergencia;
- 3) provisión de agua; y
- 4) tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

### **135.69 Restricción o suspensión de operaciones: Continuación del vuelo en una emergencia.**

b) Ningún piloto al mando debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeródromo o helipuerto de aterrizaje proyectado bajo las condiciones presentadas en el párrafo (a) de esta subsección, a menos que en su opinión estime que dichas condiciones serán corregidas en el tiempo estimado de arribo o no exista un procedimiento más seguro. En este último caso, la continuación hacia ese aeródromo o helipuerto previsto constituye una situación de emergencia como se establece en la subsección 135.19.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **135.70 Localización de una aeronave en peligro.**

a) Ningún titular de certificado debe operar un avión con una masa máxima certificada de despegue superior a 27,000 Kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023, o a partir de esa fecha, a menos que ese avión esté equipado para transmitir de forma autónoma información a partir de la cual el operador aéreo pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice “L”, cuando se encuentre en peligro.

b) El titular de certificado deberá poner a disposición de las organizaciones competentes la información relativa a la posición de un vuelo en peligro de la manera como lo ha descrito en su Manual de Operaciones aprobado por el IDAC.

### **138.71 Verificación de la condición de aeronavegabilidad.**

El piloto al mando no debe iniciar un vuelo hasta que se asegure que hayan sido realizadas las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas por el RAD 91 o 135.425 de este reglamento respectivamente, según aplique.

### **135.72 Preparación de los vuelos.**

a) No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que:

- 1) la aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad, y los certificados apropiados (es decir aeronavegabilidad y matrícula) están abordo de la misma;
- 2) los instrumentos y equipo prescritos en este reglamento para el tipo de operación que vaya a efectuarse, estén instalados y son suficientes para realizar el vuelo;
- 3) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento de la aeronave;
- 4) el peso (masa) de la aeronave y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;
- 5) la carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 6) se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización de la performance de la aeronave, respecto al vuelo en cuestión; y
  - 7) se han cumplido los requisitos relativos al planeamiento operacional del vuelo.
- b) El titular de certificado deberá conservar los formularios completados de preparación de vuelo durante tres meses.

### **135.73 Inspecciones y pruebas.**

Cada titular de certificado y cada persona empleada por el mismo, debe permitir al Director General, en cualquier tiempo o lugar, realizar inspecciones o pruebas (incluyendo inspecciones en ruta), para determinar fiel cumplimiento del titular de certificado con la ley, regulaciones aplicables y las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

### **135.76 Obligaciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.**

a) Cuando corresponda, de acuerdo con el método aprobado de control y supervisión de las operaciones de vuelo del explotador, las funciones del despachador de vuelo conjuntamente con un método de control y supervisión de operaciones de vuelo, según 135.76a (b), serán:

- 1) ayudar al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente;
- 2) ayudar al piloto al mando en la preparación del plan operacional de vuelo y del plan de vuelo ATS, firmar, cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo a la dependencia ATS apropiada; y
- 3) suministrar al piloto al mando, durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad.

b) En caso de emergencia, el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo:

- 1) iniciará los procedimientos descritos en el manual de operaciones, evitando al mismo tiempo tomar medidas incompatibles con los procedimientos ATC; y



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

2) comunicará al piloto al mando la información relativa a seguridad operacional que pueda necesitarse para la realización segura del vuelo, comprendida aquella relacionada con las enmiendas del plan de vuelo que se requieran en el curso del mismo.

### **135.76a Responsabilidad del control operacional.**

a) Sobre consideraciones y servicios e instalaciones para la operación:

El operador aéreo, o un representante por él designado, asumirá la responsabilidad del control operacional tomando las medidas oportunas para que no se inicie o continúe un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se dispone, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo o helipuerto de salida hasta el aeródromo o helipuerto de llegada, incluidos los aeródromos o helipuertos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo.

b) La responsabilidad del control operacional se delegará únicamente en el piloto al mando y en el encargado/despachador de vuelo, si el método aprobado de control y supervisión de las operaciones de vuelo del operador aéreo requiere de despachadores de vuelo.

c) El operador aéreo listará en el manual de operaciones, el nombre y el título de cada persona autorizada por él, para ejercer el control operacional.

d) Si el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo es el primero en saber de una situación de emergencia que pone en peligro la seguridad de la aeronave o de los pasajeros, en las medidas que adopte de conformidad con 135.76 se incluirán, cuando sea necesario, la notificación, sin demora, a las autoridades competentes sobre el tipo de situación y la solicitud de asistencia, si se requiere.

### **135.77 Reservado.**

a) b) c) Eliminado.

### **135.78 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) Todas las aeronaves operadas según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), observarán los procedimientos de vuelo por instrumentos aprobados por la Autoridad de Aviación Civil del Estado en que esté situado el aeródromo o helipuerto, o por el Estado que tiene jurisdicción sobre ese aeródromo o helipuerto cuando éste se encuentre fuera del territorio de la República Dominicana.

b) Ningún piloto puede realizar una aproximación por instrumentos en un aeródromo o helipuerto, salvo que la aproximación sea realizada de acuerdo con los procedimientos de aproximación por instrumentos y con los mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR, establecidos en el manual de operaciones del titular de certificado.

#### **135.80 Plan operacional de vuelo.**

a) Para cada vuelo proyectado, el piloto al mando preparará un plan operacional de vuelo.

b) El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando.

c) Una copia del plan operacional de vuelo se entregará a un representante del operador aéreo, al operador aéreo o a un agente designado en tierra o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.

d) El operador aéreo incluirá en el manual de operaciones el contenido y uso del plan operacional de vuelo.

#### **135.81 Información al personal de información operacional y cambios apropiados.**

Cada titular de un certificado debe informar a cada integrante de su personal de las especificaciones relativas a las operaciones que aplican a las obligaciones y deberes de esa persona, y debe tener disponible y al día para cada piloto bajo sus servicios el siguiente material:

#### **135.82 Instrucciones operacionales durante el vuelo.**

El operador aéreo coordinará, siempre que sea posible, con la correspondiente dependencia ATS, las instrucciones operacionales que impliquen un cambio en el plan de vuelo ATS, antes de transmitir las a la aeronave.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **135.83 Información y equipo de la tripulación de vuelo.**

a) El operador de una aeronave debe proveer en forma adecuada y vigente y accesible al piloto, y el piloto al mando debe asegurarse de llevar a bordo lo siguiente:

- 1) Lista de chequeo de cabina;
- 3) Cartas aeronáuticas originales pertinentes;
- 4) Para operaciones IFR, cartas aeronáuticas originales y vigentes que contengan información concerniente a:
  - i) La ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;
  - ii) Las ayudas de navegación;
  - iii) Las salidas;
  - iv) Las llegadas;
  - v) Los procedimientos de aproximación instrumental; y
  - vi) Toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual vayan a volar.

d) Cada tripulante debe tener disponible rápidamente para su uso en cada vuelo, una linterna de mano que esté en buenas condiciones de uso.

e) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo sea considerado apto para ejercer las atribuciones que le confiere una licencia, a reserva de utilizar lentes correctores adecuados, dispondrá de un par de lentes correctores de repuesto cuando ejerza dichas atribuciones.

### **135.84 Obligaciones del piloto al mando.**

a) El piloto al mando será responsable:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 1) de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, pasajeros y carga que se encuentren a bordo del avión desde el momento en que se cierran las puertas hasta cuando abandone el avión al final del vuelo;
  - 2) de la operación y seguridad del avión desde el momento en que el avión está listo para moverse con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene por completo al finalizar el vuelo y que se apagan los motores utilizados como unidad de propulsión principal;
  - 3) de la operación y seguridad del helicóptero, así como también de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, pasajeros y carga que se encuentren a bordo, desde el momento en que se encienden los motores hasta que el helicóptero se detiene por completo al finalizar el vuelo, se apagan los motores y se paran las palas del rotor.
  - 4) que se cumplan todos los procedimientos operacionales y que se ha seguido minuciosamente el sistema de listas de verificación;
  - 5) que se haya efectuado la inspección de pre-vuelo; y
  - 6) del mantenimiento del libro de a bordo o de la declaración general.
- b) El piloto al mando tendrá la obligación de notificar:
- 1) a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con la aeronave, en la cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad; y
  - 2) al titular de certificado, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en la aeronave.
- c) El piloto al mando tendrá autoridad para:
- 1) dar todas las disposiciones que considere necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes transportados en ella; y



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

2) hacer desembarcar a cualquier persona o parte de la carga que, en su opinión, pueda representar un riesgo potencial para la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes.

d) El piloto al mando no permitirá que:

1) se transporte en la aeronave a ninguna persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas en un grado en que sea probable que ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes;

2) se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de datos de vuelo (FDR), ni que se borren los datos grabados en él durante el vuelo ni después del mismo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria;

3) se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de voz de la cabina de pilotaje (CVR), a no ser que crea que los datos grabados, que de lo contrario se borrarían de forma automática, deban conservarse para la investigación de incidentes o accidentes;

4) se borren manualmente los datos grabados, durante o después del vuelo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria; y

5) se conecten los registradores de vuelo (FDR/CVR) antes de determinar lo que se hará con ellos después de un accidente o incidente de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

e) El piloto al mando:

1) tendrá derecho a negarse a transportar pasajeros que no hayan sido admitidos en un país, deportados o personas bajo custodia, si su transporte representa algún riesgo para la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes;

2) se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:

i) los cinturones o arneses de seguridad;

ii) las salidas de emergencia;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- iii) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo;
  - iv) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y
  - v) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros;
- 3) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la ubicación y el uso de los equipos de seguridad y de emergencia pertinentes; y
- 4) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la CDL o MEL.

### **135.89 Uso de oxígeno.**

a) **Aeronaves no presurizadas.** Ningún titular de certificado de operador aéreo deberá iniciar un vuelo cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo superior a 10,000, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo:

- 1) A los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, entre las altitudes de presión de 10,000 pies y 13,000 pies; y
- 2) Sobre los 13,000 pies, a la tripulación y a los pasajeros durante todo el período de tiempo en que la altura sea superior a 13,000 pies.
- 3) Todos los miembros de la tripulación ocupados en servicios esenciales para la operación del avión en vuelo, utilizarán continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se exige el suministro en los subpárrafos (a)(1) y (a)(2) de esta subsección.

### **135.90 Provisión y uso de oxígeno – Helicópteros.**

a) **Provisión de oxígeno.** No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la altitud de presión en los compartimientos del personal sea superior a 10,000 pies, a menos que se lleve una provisión suficiente de oxígeno respirable para suministrarlo a:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

2) el sistema de intercomunicación del helicóptero u otros medios apropiados mantendrán una comunicación recíproca constante entre la tripulación de tierra que supervisa el reabastecimiento de combustible y el personal cualificado a bordo del helicóptero; y

*Nota – Es necesario tener precaución al utilizar radios para este fin, en virtud de la posibilidad de que existan corrientes parásitas y voltajes inducidos por las radiofrecuencias.*

3) durante un procedimiento de apagado de emergencia, la tripulación de vuelo se asegurará de que todo miembro del personal o pasajero que esté fuera del helicóptero se encuentre fuera del área de los rotores.

e) El operador aéreo establecerá procedimientos y especificará condiciones bajo las cuales se realizará dicho reabastecimiento de combustible.

f) El helicóptero no se cargará de AVGAS (gasolina de aviación) o combustible de alta volatilidad, o de una mezcla de estos tipos de combustible, cuando los pasajeros estén a bordo.

g) El helicóptero no se descargará de combustible en ningún momento cuando:

- 1) los pasajeros estén a bordo;
- 2) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o
- 3) se esté reabasteciendo el oxígeno.

### **135.127 Requerimientos de información a los pasajeros y prohibición de fumar.**

Los requisitos de información al pasajero, establecidos en el RAD 91, son en adición a los requisitos prescritos en esta subsección.

### **Sección “C” - Aeronaves y Equipos.**

#### **135.143 Requisitos generales.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 1) todos los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo que exceda de 30 minutos, en que la altitud de presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 10,000 pies y 13,000 pies;
  - 2) todos los miembros de la tripulación y pasajeros, durante todo período de tiempo en que la altitud de presión en los compartimientos que ocupan sea superior a 13,000 pies.
- b) No se iniciarán vuelos de helicópteros con cabina presurizada a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a una parte de los pasajeros, según las circunstancias del vuelo, en caso de pérdida de la presión, durante todo período de tiempo en que la altitud presión en cualquier compartimiento que ocupen sea superior a 10,000 pies.
- c) **Uso de oxígeno.** Todos los miembros de la tripulación ocupados en servicios esenciales para la operación del helicóptero en vuelo utilizarán continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se exige el suministro, según los párrafos (a) o (b) de esta subsección.

### **135.93 Altitud mínima para uso de piloto automático**

- a) Excepto a lo establecido en los párrafos (b) (c) (d) y (e) de esta subsección, ninguna persona debe utilizar un piloto automático a una altitud sobre el terreno que sea menor a los 500 pies o menor al doble de la altitud de pérdida máxima especificada en el manual de vuelo (AFM) aprobado de la aeronave o equivalente para la falla del piloto automático, cualquiera que sea mayor.
- c) Para aproximaciones ILS, cuando las condiciones del tiempo meteorológico son menores a los mínimos VFR establecidos que las básicas establecidas por el RAD 91, ninguna persona debe utilizar un piloto automático con un acoplador de aproximación a una altura sobre el terreno que es menor que 50 pies sobre el terreno, o la pérdida de altura máxima especificada en el manual de vuelo aprobado del avión o equivalente para la falla del piloto automático con acoplador de aproximación, cualquiera que sea mayor.
- d) No obstante el párrafo (a) (b) o (c) de esta subsección, el Director General puede expedir especificaciones relativas a las operaciones para permitir el uso, hasta aterrizar, de un sistema aprobado de guía de control de vuelo con capacidad automática, si:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

e) No obstante al párrafo (a) de esta subsección, el Director General expide especificaciones relativas a de las operaciones para permitir el uso de un sistema de piloto automático aprobado con capacidad automática durante la fase de despegue y de ascenso inicial del vuelo siempre que:

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

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 como un solo piloto, 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 relativas a las operaciones. Ningún titular de certificado debe utilizar una persona, ni ninguna persona debe servir como un solo piloto 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

b) Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche. El titular del certificado puede solicitar una enmienda en sus especificaciones relativas a las de operaciones para autorizar el uso de un sistema de piloto automático, en lugar de un segundo al mando para realizar operaciones de reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche con un solo piloto cuando pueda demostrar ante el IDAC, que puede cumplir satisfactoriamente con los siguientes requisitos:

5) El avión esté equipado de instrumentos y equipos para vuelo por IFR de acuerdo como se prescribe en el RAD 91;

c) El Director General emite una enmienda a las especificaciones relativas a las operaciones autorizando el uso de un sistema de piloto automático, en lugar de un piloto segundo al mando, si:

### **135.107 Requisitos de tripulantes de cabina.**

b) Sin obviar lo establecido en el párrafo (a) de esta subsección, todo titular de certificado asignará el número de miembros de tripulación de cabina requerido para cada tipo de aeronave, a base del número de asientos o del número de pasajeros transportados, a fin de



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

efectuar la evacuación segura y rápida de la aeronave, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia o de una situación que requiera evacuación de emergencia.

### **135.126 Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando.**

a) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

b) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo del avión, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados.

*Nota – A menos que se especifique lo contrario, todas las disposiciones sobre reabastecimiento de combustible de helicópteros se relacionan con las operaciones en las que se emplean combustibles para reactores. Véase 135.107 (b) para las restricciones específicas para AVGAS/combustibles de alta volatilidad.*

c) Un helicóptero no se reabastecerá de combustible mientras giren los rotores cuando:

- 1) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o
- 2) cuando se esté reabasteciendo el oxígeno.

d) Cuando el helicóptero se reabastezca de combustible con pasajeros a bordo, con los rotores detenidos o en movimiento, suficiente personal cualificado supervisará adecuadamente el helicóptero y estará listo para iniciar y dirigir la evacuación del helicóptero utilizando los medios más prácticos, más seguros y más expeditos de que se disponga.

Para lograr este objetivo:

- 1) la tripulación de vuelo se asegurará de informar a los pasajeros acerca de las medidas que deben tomarse si sucede un incidente durante el reabastecimiento de combustible;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

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 91.

### **135.144 Aparatos electrónicos portátiles.**

Excepto como está provisto en el párrafo (b) de esta subsección, ninguna persona debe operar, ni ningún operador aéreo o piloto al mando de una aeronave, permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil a bordo de ninguna de las aeronaves civiles de matrícula dominicana o aeronaves de matrícula extranjera ingresadas a las especificaciones relativas a las operaciones de un operador aéreo de la República Dominicana que opera bajo este reglamento.

#### **135.144a Maletines de vuelo electrónicos (EFB).**

a)

1) Todo titular de certificado de operador aéreo cuando utilice a bordo EFB portátiles, se asegurará de que no afectan a la actuación de los sistemas y equipo de la aeronave o a la capacidad de operar el mismo.

*Nota 1. - En el Manual de maletines de vuelos electrónicos (Doc. 10020) de OACI, figura orientación sobre el equipo EFB, las funciones y la aprobación específica.*

b)

1) Todo titular de certificado de operador aéreo cuando utilice EFB a bordo de la aeronave deberá:

2) Ningún titular de certificado bajo este reglamento hará uso operacional de las funciones EFB que se emplearán para la operación segura de las aeronaves a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para su uso operacional.

c) Aprobación específica de EFB.

1) Al expedir una aprobación específica para el uso de EFB, el titular de certificado deberá demostrar ante el IDAC que:



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

i) El equipo EFB y su soporte físico de instalación conexo, incluyendo la interacción con los sistemas de la aeronave si corresponde, satisfacen los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad apropiados;

## 135.148a Equipos de navegación.

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 efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.

c)

1)

iii) Nota – En el Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9613) figura orientación sobre la documentación de las aeronaves.

2) Todo titular de certificado 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, que ha haber establecido y documentado:

*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, de conformidad con el RAD 110.*

3) el titular de certificado no deberá realizar navegación con autorización requerida (AR) para PBN, a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para especificaciones de navegación para operaciones basada en PBN con autorización requerida (AR).

4) *Nota. — En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9997) figura orientación sobre aprobaciones específicas para especificaciones de navegación PBN con autorización obligatoria (AR).*

d)

1) La aeronave deberá:



## Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 2) el titular de certificado por su parte, deberá estar autorizado por el IDAC para realizar las operaciones en cuestión.
- e)
- 1)
    - ii) recibir la aprobación específica de RVSM expedida por el IDAC (Estado de matrícula del operador) para realizar operaciones RVSM.
  - 2) Previo a serle expedida al operador aéreo la aprobación específica de RVSM, conforme lo prescrito en el subpárrafo (e) (1) (ii) de esta subsección, el operador deberá haber demostrado ante el IDAC que:
    - i) la capacidad de la performance de navegación vertical de la aeronave satisfice los requisitos especificados en el Apéndice “M” de este reglamento;
    - ii) el operador aéreo ha establecido procedimientos adecuados con respecto a las prácticas y programas de aeronavegabilidad (mantenimiento y reparación) continuos; y
    - iii) el operador aéreo ha establecido procedimientos adecuados respecto a la tripulación de vuelo para operaciones en espacio aéreo RVSM.
- Nota. – Una aprobación específica de RVSM es válida a escala mundial en el entendimiento de que los procedimientos para la operación específica en una región dada estarán indicados en el manual de operaciones o en las orientaciones correspondientes a la tripulación.*
- f) El operador aéreo al cual se le haya expedido una aprobación específica 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.
  - h) Reservado.

**135.149 Requisitos de equipos: Generalidades.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

i) Los helicópteros irán equipados con instrumentos para que los miembros de la tripulación de vuelo puedan verificar la trayectoria de vuelo del helicóptero, llevar a cabo cualquier maniobra reglamentaria requerida y observar las limitaciones de utilización del helicóptero en las condiciones de utilización previstas.

j) El helicóptero estará equipado con:

1) suministros médicos accesibles y adecuados;

2) extintores portátiles de un tipo prescrito en el párrafo (k) de esta subsección, que cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del helicóptero, de los cuales al menos uno estará ubicado:

i) en el compartimiento de pilotos; y

ii) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;

3) El helicóptero deberá estar provisto de:

i) un asiento o litera para cada persona que sea mayor de 2 años de edad;

ii) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y

iii) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;

4) medios para asegurar que se comuniquen a los pasajeros la información e instrucciones siguientes:

i) cuándo han de ajustarse los cinturones o arneses de seguridad;

ii) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno;



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

iii) cuándo no se debe fumar;

iv) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y

v) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia; y

5) si se emplean fusibles, fusibles eléctricos de repuesto de los amperajes apropiados, para remplazar a los que sean accesibles en vuelo.

k) 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 helicóptero 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 helicóptero cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después:

1) cumplirá los requisitos mínimos de performance del Estado de matrícula que se apliquen; y

2) no será de un tipo enumerado en el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, del Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, Octava edición.

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

l) El piloto deberá de llevar a bordo del helicóptero:

1) el manual de operaciones prescrito en las subsecciones 135.21a y 135.23, o aquellas partes del mismo que se refieran a las operaciones de vuelo;

2) el manual de vuelo del helicóptero, y otros documentos que contengan datos de performance necesarios para la aplicación del Capítulo 3 y cualquier otra información



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

necesaria para la operación del helicóptero conforme a lo previsto en su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones; y

3) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que pudiera desviarse el vuelo.

### **135.150a Registradores de la voz en el puesto de pilotaje y sistemas registradores de audio en el puesto de pilotaje - Helicópteros.**

a) Todos los helicópteros con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 7,000 Kg, deberán estar 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 a) 1) 2) Eliminado.**

b) Tecnología de registro.

1) Los CVR no deberán utilizar cinta magnética ni deberán ser alámbricos.

c)

1) Todos los helicópteros que deban estar equipados con un CVR deberán llevar un CVR capaz de conservar la información registrada durante al menos las últimas dos (2) horas de su funcionamiento.

### **135.151 Sistemas registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) y sistemas registradores de audio en el puesto de pilotaje (CAR)**

a) Aplicación.

2) Todos los aviones que tengan un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 27,000 Kg. y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido el 1 de enero de 2022, o a partir de esa fecha, deberán estar equipados con CVR capaz de conservar la información registrada durante por lo menos las últimas veinticinco (25) horas de su funcionamiento.

4) Todos los aviones de turbina cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 1987, que tengan un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 27,000 Kg. y cuyo prototipo haya sido certificado por el IDAC después del 30 de septiembre de 1969, estarán equipados con CVR.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- c) Tecnología de registro. Los CVRS no utilizarán cinta magnética ni serán
- d)
- 1) Todos los CVR serán capaces de conservar la información registrada durante por lo menos las últimas dos (2) horas de su funcionamiento.
  - 2) Todos los aviones que deban estar equipados con un CARS y cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2025, o después, contarán con un CARS capaz de conservar la información registrada durante al menos las dos (2) últimas horas de su funcionamiento.

### **135.151a Registradores de enlace de datos (DLRS)**

- a)
- 1) Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el Párrafo (f) (1) (ii) del Apéndice “B” (Aviones) y Apéndice “C” (Helicópteros), deberán grabar los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes
  - 2) Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016 que estén obligados a llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016, o después de esa fecha, para poder instalar y usar en ellos cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el Párrafo (f) (1) (ii) del Apéndice “B” (aviones) y Apéndice “C” (helicópteros) deberán grabar los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes a menos que el equipo de comunicaciones por enlace de datos sea compatible con un certificado de tipo o modificación de aeronave que se haya aprobado por primera vez el 1 de enero de 2016.

*Nota 1 – En las Tablas L-5 del Adjunto L y G-4 del Adjunto G de los Anexos 6, Parte I (aviones) y Parte III (helicópteros), respectivamente, figuran ejemplos de los requisitos de grabación de comunicaciones por enlace de datos.*

*Nota 3 – Las “modificaciones de la aeronave” son modificaciones para adaptar el equipo de comunicaciones por enlace de datos a la aeronave (por ejemplo, estructurales, de cableado).*



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

#### **135.151b Equipo de vigilancia.**

c) Con respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación RSP para la PBS, el operador deberá haber establecido y documentado

#### **135.152 Registradores, introducción y generalidades.**

*Nota 1 – Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes sistemas: un registrador de datos de vuelo (FDR), un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), un registrador de imágenes a bordo (AIR) y/o un registrador de enlace de datos (DLR). De acuerdo con los apéndices “B” (aviones) y “C” (helicópteros), la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CVR o en el FDR.*

*Nota 2 – Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS), un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS), un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS) y un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). De acuerdo con los apéndices “B” (aviones) y “C” (helicópteros), la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CARS o en el ADRS.*

#### **135.154 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS)**

a) Ninguna persona debe operar un avión con motor de turbina, con una masa máxima de despegue superior a 12,500 lbs (5,700 Kg.) o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros, a menos que este equipado con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno.

b) Ninguna titular de certificado debe operar un avión con motor de émbolo, con una masa máxima de despegue superior a 12,500 lbs. (5,700 Kg.) o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros, a menos que esté equipado con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcione las advertencias previstas en los subpárrafos (c) (1) y (c) (3) de esta subsección, la advertencia de margen vertical sobre el terreno que no es seguro, y que tenga una función de predicción de riesgos del terreno (GPWS).

f) El titular de certificado aéreo bajo este reglamento deberá implementar procedimientos de gestión de bases de datos que aseguren la distribución y actualización oportunas de los datos sobre terreno y obstáculos en el sistema de advertencia de la proximidad del terreno.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **135.157 Provisión de oxígeno**

#### **135.159a Equipo para operaciones VFR**

a) Todas las aeronaves que operen con sujeción a las VFR durante el día según este reglamento deberán estar equipadas con:

b) Las aeronaves cuando vuelen de conformidad con las VFR durante la noche deben estar equipados con:

3) Reservado;

4) Reservado;

5) Reservado;

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

7) Las luces que exige el RAD 91 para aeronaves en vuelo o que operen en el área de movimiento de un helipuerto;

8) Dos (2) faros de aterrizaje;

9) Iluminación de todos los instrumentos y equipos indispensables para la operación segura de la aeronave utilizados por la tripulación de vuelo;

10) Luces en todos los compartimientos de pasajeros; y

11) Una linterna para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.

#### **135.161a Micrófonos.**

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que deban estar en servicio en el puesto de pilotaje se comunicarán por medio de micrófonos de vástago o de garganta cuando la aeronave se encuentre debajo del nivel de transición/altitud.

#### **135.162a Equipos de comunicaciones.**

e) Los helicópteros que hayan de operar de conformidad con las IFR o durante la noche, irán provistos de equipo de radiocomunicaciones. Dicho equipo deberá permitir una



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que prescriba la autoridad competente.

f) Cuando el cumplimiento de lo establecido en el párrafo (e) de esta subsección exija que se proporcione más de una unidad de equipo de comunicaciones, cada unidad será independiente de la otra u otras, hasta el punto de que la falla de una cualquiera no acarree la falla de ninguna otra.

g) Los helicópteros que hayan de operar con sujeción a las VFR, pero como vuelo controlado, a menos que lo exima de ello la autoridad competente, irán provistos de equipo de radio que permita comunicación en ambos sentidos en cualquier momento durante el vuelo, con aquellas estaciones aeronáuticas y en aquellas frecuencias que pueda prescribir la autoridad competente.

#### **135.163a Equipo para operaciones IFR.**

3) dos altímetros barométricos de precisión con contador de tambor y agujas o presentación equivalente. Los helicópteros no requieren contador de tambor y agujas o presentación equivalente;

4) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo.

12) Eliminado.

#### **135.164 Requisitos relativos a transpondedores con notificación de la altitud de presión.**

a) Excepto por lo prescrito en el párrafo (d) de esta subsección, ninguna persona debe operar una aeronave bajo este reglamento, a menos que esté equipada con transpondedor de notificación de altitud de presión (Modo C o Modo S) en cumplimiento con el TSO-C74c o TSO-C112.

b) Ninguna persona deberá operar un avión cuyo certificado individual de aeronavegabilidad sea expedido por primera vez después del 1ro de enero de 2009 a menos que esté equipada con una fuente de datos que proporcione información de altitud de presión con una resolución de 25 pies (7,62 m) o mejor.

c) Ninguna persona deberá operar un avión, a menos que dicha aeronave esté equipada con una fuente de datos que proporcione información de altitud de presión con una resolución de 25 pies (7,62 m) o mejor.



## Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

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

b)

1) cuando vuele sobre agua a una distancia de más de 93 km (50) millas náuticas) de la costa; en el caso de aviones terrestres que operen de acuerdo con la Sección “I” de este reglamento, relativas a las limitaciones en ruta con un motor o dos motores inoperativos.

3) *Nota 1 – Para los propósitos de esta sección “aviones terrestres” incluyen los anfibios utilizados como aeronaves terrestres.*

*Nota 2 – Se requieren chalecos salvavidas desde los asientos o literas de los compartimientos de descanso de la tripulación únicamente si los asientos o literas en cuestión están certificados para ser ocupados durante el despegue y el aterrizaje.*

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 según la Sección “I” de 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:

e) **Medios de flotación.** 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:

1) se realizan operaciones en el mar u otras operaciones sobre el agua según lo prescriba el IDAC; o

3) se vuele sobre el agua en un entorno no hostil a una distancia desde tierra especificada por el IDAC y en Clase de performance 1; ó

f) **Equipo de emergencia.** Los helicópteros que operen en Clase de performance 1 o 2 y cuando operen de acuerdo con las disposiciones establecidas en el párrafo (e) de esta subsección, llevarán el siguiente equipo:



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

1) un chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo. El chaleco salvavidas se usará constantemente para las operaciones en el mar, a menos que el ocupante lleve puesto un traje de supervivencia integral que incluya la función de chaleco salvavidas;

2) balsas salvavidas, estibadas de forma que faciliten su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento (incluso medios para el sustento de la vida), que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender;

3) cuando el helicóptero esté equipado con dos balsas salvavidas, cada una de ellas podrá llevar a todos los ocupantes en estado de carga excesiva; y

4) equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2.

*Nota – El estado de carga excesiva para las balsas salvavidas cuenta con un margen de seguridad del diseño de 1,5 veces la capacidad máxima.*

g) Los helicópteros que operen en Clase de performance 3 y más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra, pero a menos de una distancia desde tierra especificada basada en un análisis de riesgo y documentada en el manual de operaciones y aprobado por el IDAC, estarán equipados con un chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

*Nota – Al determinar la distancia desde tierra citada en el párrafo (g) de esta subsección, es preciso considerar las condiciones ambientales y la disponibilidad de instalaciones de búsqueda y salvamento.*

h) Para las operaciones en el mar, al volar más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra se usará el chaleco salvavidas, a menos que el ocupante lleve puesto un traje de supervivencia integral que incluya la función de chaleco salvavidas.

i) Los helicópteros que operen en Clase de performance 3 y más allá de la distancia especificada en el párrafo (g) de esta subsección, estarán equipados como se indica en el párrafo (f) de esta subsección.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

j) En el caso de helicópteros que operen en Clases de performance 2 o 3, cuando despeguen o aterricen en un helipuerto en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso, se llevará por lo menos el equipo prescrito en el subpárrafo (f) (1) de esta subsección.

k) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con lo establecido en el párrafo (e) de esta subsección, irá provisto de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

**l) Vuelos sobre áreas marítimas designadas. Todos los helicópteros.** Los helicópteros, cuando vuelen sobre áreas marítimas que han sido designadas por el Estado interesado como áreas en las que las operaciones de búsqueda y salvamento serían especialmente difíciles, estarán equipados con equipo de salvamento (incluso los medios para el sustento de la vida), que sean apropiados para el área que se sobrevuela.

*Nota – Al determinar el tiempo de rescate, deberían tenerse en consideración el estado del mar y las condiciones de luz ambiente.*

**135.168 Reservado.**

**135.172 Señalamiento de las zonas de penetración del fuselaje.**

a) Se señalan en la aeronave las áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia; tales áreas se marcarán como se indica más adelante (véase la figura a continuación). El color de las señales será rojo o amarillo y, de ser necesario, se perfilarán en blanco para que contrasten con el fondo.

b) Si los señalamientos de los ángulos se hallan a más de 2 m de distancia, se insertarán líneas intermedias de 9 cm × 3 cm de forma que la separación entre señales adyacentes no sea mayor de 2 m.

*Nota – Esta reglamentación no exige que un helicóptero tenga zonas de penetración del fuselaje.*

**135.177 Requisitos del equipo de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de asientos de pasajeros de más de diecinueve (19).**

b) Cada uno de los componentes del equipo se debe inspeccionar regularmente según períodos de inspección establecidos en las especificaciones relativas a las operaciones, para



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

asegurar su condición, disponibilidad inmediata, y para cumplir sus propósitos de emergencia indicando la fecha y el responsable de tal revisión.

### **135.179 Instrumentos y equipos inactivos.**

a)

2) Que el Director General haya emitido las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado autorizando las operaciones de acuerdo con una lista de equipo mínimo aprobada. La tripulación de vuelo deberá tener acceso directo en todo momento, previo al vuelo, a toda la información contenida en la lista de equipo mínimo aprobada, en material impreso o cualquier otro medio aprobado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado. Una lista de equipo mínimo aprobada a través de las especificaciones relativas a las operaciones constituye un cambio aprobado al diseño tipo que no requiere recertificación.

5) La aeronave es operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la lista de equipo mínimo y las especificaciones relativas a las operaciones que autorizan el uso de dicha lista de equipo mínimo.

### **135.182 Aeronaves que vuelen sobre zonas terrestres designadas.**

a) Para operar una aeronave en zonas terrestres designadas por el IDAC como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento, el operador aéreo debe asegurarse que la aeronave esté equipada con lo siguiente:

1) equipos de señalización para hacer señales pirotécnicas de socorro; y

2) equipos suficientes de supervivencia para la ruta a volar, teniendo en cuenta la cantidad de personas a bordo.

b)

2) Aeronaves operadas bajo un sistema de peso y balance aprobado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

### **135.187 Aviones que deben estar equipados con el sistema de anticollisión de a bordo ACAS II (TCAS II).**

a) Todos los aviones con motor de turbina con un peso (masa) certificado de despegue superior a 5,700 Kg. o que estén autorizados a transportar más de 19 pasajeros deben estar



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

equipados con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II/TCAS II), y un transpondedor Modo "S" apropiado.

b) A partir del 1 de enero de 2014, las nuevas instalaciones ACAS II vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y, en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada. El sistema de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS), Versión 7.1, cumple con este requisito.

c) Después del 1 de enero de 2017, todas las unidades ACAS II cumplirán los requisitos prescritos en el párrafo (b) de esta sección.

d) Reservado.

e) A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticolidión 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 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.

135.189-135.199 Reservado.

135.206 No obstante, cualquier otra disposición contenida en este reglamento para operaciones de vuelo VFR nocturno, ninguna persona deberá operar una aeronave bajo condiciones de vuelo VFR nocturno a menos que cumpla con lo prescrito bajo las subsecciones pertinentes del RAD 91.

**Sección "D" – Limitaciones de Operaciones y Requisitos Meteorológicos para Vuelos IFR y VFR.**

**135.208 Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC).**

a) El titular del certificado puede solicitar al IDAC una enmienda en sus especificaciones relativas a las de operaciones para autorizar las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en IMC, demostrando que la certificación de la aeronavegabilidad del avión es adecuada y que el nivel general de seguridad previsto esté proporcionado por:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **135.213 Reportes y pronósticos meteorológicos.**

a) Cada vez que una persona que opera una aeronave bajo lo prescrito por el presente reglamento es requerida a utilizar un reporte o pronóstico meteorológico, deberá utilizar aquellos que brinda la Dirección General de Meteorología, o cualquier otra fuente aprobada y/o reconocida por el Director General. Sin embargo, en el caso de operaciones bajo VFR, si el piloto al mando no dispone de dicho reporte, puede utilizar información meteorológica basada en sus propias observaciones o en las de otras personas competentes para suministrar observaciones adecuadas.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de la presente subsección, la información meteorológica preparadas y entregada a los pilotos para conducir operaciones IFR en un aeródromo, debe ser preparada en el mismo aeródromo donde se realizan dichas operaciones IFR y desde donde deben ser difundidas, a menos que el Director General expida especificaciones relativas a las operaciones que permitan la utilización de informaciones meteorológicas elaboradas en otro lugar distinto al aeródromo donde se efectúan las operaciones IFR. El Director General puede expedir dichas especificaciones relativas a las de operaciones si, tras una evaluación, se establece que las normas de seguridad correspondientes a dicha operación permiten a un operador aéreo apartarse de lo dispuesto en este párrafo para una operación en particular.

### **135.215 IFR: Limitaciones de operación.**

b) El Director General puede expedir especificaciones relativas a las operaciones al titular de certificado de operador aéreo para permitir que éste pueda operar bajo IFR sobre las rutas fuera del espacio aéreo controlado si:

d) El Director General puede expedir especificaciones relativas a las operaciones al titular de certificado, para permitir que éste pueda salir de un aeródromo que carece de un procedimiento aprobado de aproximación por instrumento cuando el Director General determine que es necesario realizar una salida IFR desde dicho aeródromo y que la operación propuesta se puede realizar de manera segura. La aprobación para operar en dicho aeródromo no incluye una aprobación para conducir una aproximación por instrumento al mencionado aeródromo.

### **135.217 Reservado.**

### **135.217a Aeródromo de alternativa post despegue.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) Si las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo del mínimo de aterrizaje autorizado en las especificaciones del titular de certificado de operador aéreo para ese aeródromo, o por otras razones que imposibilitan regresar al aeródromo de salida, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión desde ese aeródromo a menos que el despacho o autorización de vuelo especifique un aeródromo de alternativa ubicado dentro de los siguientes tiempos de vuelo del aeródromo de salida, determinados del manual de operaciones de la aeronave, calculados en condiciones ISA y de aire en calma utilizando el peso de despegue real:

1) Aviones de dos motores. Una hora de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con un motor inactivo, determinada a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o,

2) Aviones de tres o más motores. Dos horas de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha, determinadas del manual de operaciones de la aeronave, calculadas en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa (el peso) de despegue real; o,

3) Aviones que se utilizan en Operaciones con tiempo de desviaciones extendidos (EDTO). Cuando no está disponible ningún aeródromo de alternativa que cumpla los criterios de distancias según como están prescritos en los párrafos (a) (1) o (a) (2) de esta subsección, el primer aeródromo de alternativa disponible situado dentro de la distancia equivalente al tiempo de desviación máximo especificado del operador aéreo considerando el peso de despegue real.

b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta subsección, para que un aeródromo sea seleccionado como de alternativa postdespegue, la información disponible indicará que, en el período previsto de utilización, las condiciones corresponderán o estarán por encima de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el operador aéreo que opera bajo este reglamento.

c) Ninguna persona debe despachar o autorizar un avión de un aeródromo, a menos que ponga en lista todo aeródromo requerido en el despacho o autorización de vuelo.

d) No obstante lo dispuesto en esta subsección, para aquellos operadores aéreos que hubieran completado de manera satisfactoria las cuatro etapas de implantación del SMS de acuerdo con el RAD 110, 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



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

variaciones operacionales de los criterios de selección de aeródromos de alternativa. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- 1) Capacidades del operador aéreo;
- 2) Capacidad global del avión y sus sistemas;
- 3) Tecnologías, capacidades e infraestructura del aeródromo disponible;
- 4) Calidad y fiabilidad de la información meteorológica;
- 5) Peligros y riesgos de seguridad operacional identificados en relación con cada variación de aeródromo de alternativa; y
- 6) Medidas de mitigación específicas.

*Nota – 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.*

**135.219 Reservado.**

**135.219a Aeródromo de alternativa requerido para destino.**

a) El titular de certificado, para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, deberá seleccionar y especificar al menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS, a no ser que:

1) La duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:

i) la aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y

ii) pueden utilizarse pistas distintas a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino con una pista, como mínimo, destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional; o



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

2) El aeródromo sea un aeródromo aislado. Para las operaciones a aeródromos aislados no se requiere seleccionar uno o más aeródromos de alternativa de destino y la planificación debe ajustarse a 121.642 (c) (4) (iv).

- i) para cada vuelo a un aeródromo aislado se determinará un punto de no retorno; y
- ii) el vuelo que se realiza a un aeródromo aislado no continuará más allá del punto de no retorno, a no ser que una evaluación vigente de las condiciones meteorológicas, el tráfico y otras condiciones operacionales indique que puede realizarse un aterrizaje seguro a la hora prevista de utilización.

*Nota 1 – Pistas distintas son dos o más pistas en el mismo aeródromo configuradas de modo tal que si una pista está cerrada, pueden realizarse operaciones en la otra pista (o pistas.)*

*Nota 2 – En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc. 9976) se proporciona orientación sobre planificación de vuelos a aeródromos aislados.*

b) Para el despacho o liberación de vuelo se seleccionarán y especificarán en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino:

- 1) las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, estén por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el operador aéreo para el vuelo; o
- 2) no se dispone de información meteorológica.

c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta subsección, las condiciones meteorológicas del aeródromo de alternativa deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo.

d) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona liste todo aeródromo de alternativa requerido en la lista de la autorización de salida.

e) Variaciones en los criterios de selección de aeródromos de alternativa. No obstante lo dispuesto en esta subsección, para aquellos operadores aéreos que hubieran completado de manera satisfactoria las cuatro etapas de implantación del SMS de acuerdo con el RAD 110,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

el IDAC, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el titular de certificado mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar variaciones operacionales de los criterios de selección de aeródromos de alternativa. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- 1) Capacidades del operador aéreo;
- 2) Capacidad global del avión y sus sistemas;
- 3) Tecnologías, capacidades e infraestructura del aeródromo disponible;
- 4) Calidad y fiabilidad de la información meteorológica;
- 5) Peligros y riesgos de seguridad operacional identificados en relación con cada variación de aeródromo de alternativa; y
- 6) Medidas de mitigación específicas.

*Nota* - 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.

### **135.224 Helipuertos de alternativa.**

- b)
  - 1)
    - i) La duración del vuelo y las condiciones meteorológicas prevalecientes sean tales que exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al helipuerto de aterrizaje previsto y por un período razonable antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meteorológicas de reglas de vuelo visual como está prescrito en el RAD 91; o

### **135.225 Reservado.**

#### **135.225a Procedimientos de vuelo. Mínimos de utilización de aeródromo y helipuerto.**

- a) Un piloto no podrá despegar una aeronave según las IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por la fuente descrita en la subsección 135.213 sean menores que



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

los mínimos de despegue especificados para el aeródromo de despegue en el manual de operaciones del explotador.

**b)** Con excepción a lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, si los mínimos para despegue no están establecidos para el aeródromo de despegue, un piloto no podrá despegar una aeronave según IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por la fuente descrita en la subsección 135.213 sean menores que las prescritas en el RAD 91 o en el manual de operaciones.

**c)** En aeródromos donde los procedimientos de aproximación directa por instrumentos estén autorizados, el piloto podrá despegar una aeronave según IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por la fuente descrita la subsección 135.213 sean iguales o mejores que los mínimos más bajos para un aterrizaje directo, salvo que sea restringido de otra forma, si:

- 1)** la velocidad y dirección del viento para el momento del despegue son tales que una aproximación directa por instrumentos pueda ser realizada a la pista equipada para la aproximación instrumental;
- 2)** las radioayudas emplazadas en tierra asociadas, sobre las cuales estén basados los mínimos de aterrizaje y los equipos del avión relacionados con esas instalaciones estén operando en forma normal;
- 3)** el explotador ha sido autorizado para tal operación.

**d)** No se continuará ningún vuelo hacia el aeródromo de aterrizaje previsto, a no ser que la última información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, pueda efectuarse un aterrizaje en ese aeródromo, o por lo menos en un aeródromo de alternativa de destino, en cumplimiento de los mínimos de utilización establecidos para tal aeródromo de conformidad con la subsección 135.231 (a).

**e)** Un piloto no podrá iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos a un aeródromo salvo que:

- 1)** el aeródromo tenga una fuente de información meteorológica de acuerdo a la subsección 135.213; y
- 2)** el último reporte meteorológico emitido por esa fuente indique que las condiciones meteorológicas están en o por encima de los mínimos de aterrizaje IFR autorizados para ese aeródromo.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

f) Un piloto no podrá iniciar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos hacia un aeródromo salvo que el último reporte meteorológico emitido por la fuente descrita en la subsección 135.213 indique que las condiciones meteorológicas están en o por encima de los mínimos de aterrizaje IFR autorizados para ese procedimiento.

g) Si el piloto ha comenzado el segmento de aproximación final de una aproximación por instrumentos a un aeródromo de acuerdo con el párrafo (f) de esta subsección, y recibe un reporte meteorológico posterior que indique que las condiciones meteorológicas están por debajo de los mínimos meteorológicos establecidos después que la aeronave se encuentre:

1) en una aproximación final ILS y haya pasado el punto de referencia de aproximación final (FAF); o

2) en una aproximación final de radar de precisión o de no precisión y ha sido transferido al controlador de aproximación final; o

3) en una aproximación final utilizando un VOR, NDB o un procedimiento de aproximación equivalente y la aeronave:

i) ha pasado la radioayuda apropiada o el FAF; o

ii) donde un FAF no esté especificado, haya completado un viraje reglamentario, y esté establecida en el curso de aproximación final hacia el aeródromo dentro de la distancia prescrita en ese procedimiento; la aproximación debe ser continuada y el aterrizaje realizado si el piloto considera, que después de alcanzar la altura de decisión (DH) o la altura mínima de descenso (MDA) autorizada y que las condiciones meteorológicas sean al menos iguales a las que estén establecidas para el procedimiento.

h) La MDA o DA y los mínimos de visibilidad para aterrizaje establecidos en el manual de operaciones del explotador son incrementados por 100 ft y media milla respectivamente, pero sin exceder los mínimos de techo y visibilidad para ese aeródromo cuando sea utilizado como aeródromo de alternativa, para cada piloto al mando de un avión propulsado por turborreactores o por turbohélices que no haya volado por lo menos 100 horas como piloto al mando en ese tipo de avión.

**135.231 Establecimiento de mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) Cada titular de certificado de operador aéreo deberá establecer los mínimos de utilización de cada uno de los aeródromos, helipuertos o lugares de aterrizaje utilizados en las operaciones. Dichos mínimos no serán inferiores a ninguno de los ya establecidos por el IDAC para esos aeródromos, excepto cuando así lo aprobare específicamente.

b) A solicitud del titular de certificado y previa evaluación por parte del IDAC, se autorizará al titular de certificado, créditos operacionales para operaciones de aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS, siempre que dichas autorizaciones no afecten la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, el IDAC expedirá una aprobación específica sin que esta afecte la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos,

d) Cada titular de certificado que solicitare la aprobación de mínimos de utilización de aeródromos para ser utilizados en sus operaciones deberá demostrar que los valores de los mínimos de utilización de aeródromo que hayan de ser aplicados a cualquier operación particular, tengan plenamente en cuenta lo siguiente:

- 1) El tipo, performance y características de maniobra de la aeronave y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;
- 9) Las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones;
- 10) Todo mínimo publicado por el IDAC en el AIP;

e)

2)

iii) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m (1,000 ft); o sin limitaciones de alcance visual en la pista;

iv) Eliminado.

v) Eliminado.

f) Para los fines prescritos en el párrafo (e) de esta subsección, cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH

## Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

correspondiente a la CAT III, pero con un RVR de la CAT III, se consideraría operación de la CAT III, o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II). Esto no se aplica si el RVR o la DH se han aprobado como créditos operacionales.

**h)** Cuando el titular de certificado lo solicitare, el IDAC puede expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que se realizarán únicamente cuando se proporcione información RVR.

*Nota - El Manual de operaciones todo tiempo (OACI, Doc. 9365) contiene orientación sobre operaciones en condiciones de baja visibilidad.*

**j)** Tabla:

Nueva clasificación de las aproximaciones							
Ámbito	Documento	Aspecto					
Operaciones de aproximación	Anexo 6	Clasificación	Tipo A ( $\geq 250'$ )		Tipo B		
			CAT I ( $\geq 250'$ )	CAT II ( $\geq 100'$ )	CAT III ( $> 100'$ )		
		Método	2D	3D			
		Mínimos	MDA/ H	DA/H			
Pistas de aproximación	Anexo 14	$M(DA/H) \geq VMC$	RWY de vuelo visual				
		$M(DA/H) \geq 250'$ Visibilidad=1000m	RWY para aproximaciones que son de precisión				
		$M(DA/H) \geq 200'$ Visibilidad=800m o RVR $\geq 550m$	RWY para aproximaciones de precisión, Categorical I				
		$DA/H \geq 100'$ RVR $\geq 300m$	RWY para aproximaciones de precisión, Categoría II				
		$DA/H \geq 0'$ RVR $\geq 0m$	RWY para aproximaciones de precisión, Categoría III (A,B,C)				
Actuación del sistema Procedimientos	Anexo 10 PANS-OPS Vol II	NPA	NDB, Lctr, LOC, VOR, Azimut, GNSS				
		APV		GNSS/Baro/SBAS			
		PA	ILS, MLS, SBAS, GBAS				



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

k) Ningún operador aéreo deberá realizar un despegue con baja visibilidad a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.

*Nota - En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.*

**135.233 Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos de aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).**

b)

1) Salvo que el IDAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con dos o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con dos motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de dos motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda del umbral de tiempo establecido por el IDAC para tales operaciones. En la aprobación específica se indicará el umbral de tiempo aplicable establecido para cada avión y combinación de motores en particular.

*Nota 2 - La Circular de Asesoramiento CA 121-3 y el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) contienen orientación para el establecimiento de un valor apropiado del umbral de tiempo y la aprobación específica de operaciones con tiempo de desviación extendido.*

*Nota 3 - A los fines de EDTO, los aeródromos de despegue y de destino pueden considerarse como aeródromos de alternativa en ruta.*

2) Ningún operador aéreo deberá realizar operaciones con tiempo de desviación extendido a menos que el IDAC le expida una aprobación específica para realizar dichas operaciones, en la cual se especifique el tiempo máximo de desviación otorgado para cada avión y combinación de motores en particular.

*Nota - En la Circular de Asesoramiento CA 121-3 figura orientación sobre las condiciones que deben aplicarse al convertir los tiempos de desviación en distancias.*



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

3) Al especificar el tiempo de desviación máximo apropiado para un operador aéreo de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, el IDAC se asegurará de que:

- i) Para todos los aviones: El operador aéreo cuente con procedimientos para evitar que el avión se despache en una ruta con tiempos de desviación que sobrepasen la capacidad de 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

*Nota 2 - En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) figuran orientaciones sobre las condiciones que han de cumplirse para convertir en distancia la limitación de tiempo de un sistema significativo para EDTO y sobre la consideración de la limitación de tiempo del sistema EDTO en el despacho.*

4) *Nota - La Circular de Asesoramiento CA 121-3 y el Manual de Operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085 de OACI) contienen orientación acerca del cumplimiento de los requisitos de esta disposición.*

5) *Nota - La Circular de Asesoramiento CA 121-3 y el Manual de Operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) contienen orientación acerca del cumplimiento de los requisitos de esta disposición.*

7) Al especificar el tiempo de desviación máximo para aviones con dos motores de turbina, el IDAC se asegurará de que el operador aéreo cuenta con lo siguiente para proporcionar el nivel general de seguridad operacional previsto en los reglamentos aeronáuticos dominicanos que emanan del Anexo 8:

*Nota 2 - 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) de esta subsección, al igual que orientación sobre los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los requisitos de (b) (7) de esta subsección.*

### **Sección "E" – Requisitos de la Tripulación de Vuelo.**

#### **135.243 Cualificaciones del piloto al mando.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- b)
- 3) Para operar un avión, posea una habilitación en instrumentos o una licencia TLA con habilitación en categoría de avión; o
  - 4) Para operaciones de helicópteros conducidas según VFR, poseer la habilitación en instrumentos para helicóptero, o una licencia TLA con la habilitación de categoría y clase para ese helicóptero, no limitada a VFR.
- c)
- 2) Haya obtenido mil doscientas (1,200) horas de vuelo como piloto, incluyendo quinientas (500) horas de vuelo de travesía, cien (100) horas de vuelo nocturno, y setenta y cinco (75) horas de vuelo por instrumentos real o simulado, de las cuales por lo menos cincuenta (50) horas deben ser en vuelo real;
  - 3) Para operar un avión, posea una habilitación en instrumentos o una licencia TLA con habilitación en la categoría de avión; o
- d)
- 3) El área, como está prevista en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado, es un área aislada como está especificada por el IDAC, si se demuestra que:
  - 7) El IDAC apruebe las áreas en las que se va a volar y éstas aparezcan en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado.

### **135.243a Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche – Aviones.**

Las verificaciones de instrucción de vuelo y de competencia inicial y periódica contempladas en las Secciones G y H de este reglamento deberán ser aplicadas para el piloto al mando en función de piloto único en el tipo o clase de avión en un entorno representativo de la operación.

### **135.244a Experiencia reciente — piloto de relevo en crucero.**

- a) El titular de un certificado de operador aéreo no asignará a un piloto para que actúe como piloto de relevo en crucero en un tipo o en una variante de tipo de avión a menos que, en los 90 días precedentes, ese piloto:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 1) se haya desempeñado como piloto al mando, copiloto o piloto de relevo en crucero en el mismo tipo de avión; o
  - 2) haya completado un curso de actualización en pericia de vuelo, comprendidos los procedimientos normales, anormales y de emergencia específicos para vuelo de crucero, en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto y haya practicado procedimientos de aproximación y aterrizaje, y sea capaz de realizar dichas prácticas sin estar al mando.
- b) Cuando un piloto de relevo en crucero vuela en diferentes variantes del mismo tipo de avión o en diferentes tipos de avión con características similares en términos de procedimientos de operación, sistemas y manejo, el IDAC decidirá en qué condiciones podrán combinarse los requisitos de (a) para cada variante o cada tipo de avión.

### **135.249 Uso de fármacos y drogas prohibidas.**

- a) Esta subsección aplica a personas quienes desempeñan una función según como está prescrito bajo el RAD sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”. Para el propósito de esta subsección, una persona que desempeñe tales funciones conforme a un contrato con el titular de certificado es considerado estar desempeñando estas funciones para el titular de certificado.
- b) Ningún titular de certificado debe, conscientemente, usar una persona para el desempeño, ni ninguna persona debe desempeñar para un titular de certificado, ni directamente, ni por contrato, ninguna función según como está prescrito bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico” mientras esa persona esté bajo los efectos de una droga prohibida, como está definido en este apéndice, en su sistema sanguíneo, o cuerpo.
- c) Ningún titular de certificado deberá, con pleno conocimiento, usar a ninguna persona para el desempeño, ni deberá ninguna persona desempeñar para un titular de certificado, directamente ni por contrato ninguna función sensible a la seguridad si esa persona tiene un resultado verificado de prueba de droga positivo, o ha rehusado someterse a una prueba de droga requerido bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”, y esa persona no ha reunido los requisitos del RAD 120 para retornar al desempeño de las funciones sensibles relacionadas con la seguridad.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

### **135.251 Pruebas para drogas prohibidas.**

a) Cada titular de certificado deberá examinar cada uno de sus empleados que desempeñan una función según como está prescrito bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”.

b) Excepto como está provisto en el párrafo (c) de esta subsección, ningún titular de certificado debe usar un contratista para desempeñar una función a menos que ese contratista evalúe a su personal empleado que desempeña tales funciones para un titular de certificado bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”.

c) Si el titular del certificado realiza operaciones comerciales en un aeródromo el cual no cuenta con un proveedor o instalación de mantenimiento, los cuales estén sujetos a los requerimientos prescritos bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”, y un mantenimiento de emergencia es requerido, el titular del certificado puede usar personas que no cumplen con los requisitos del párrafo (b) de esta subsección para proveer tal mantenimiento de emergencia bajo las siguientes condiciones:

### **Sección “G” Requisitos de Evaluación de los Miembros de la Tripulación.**

#### **135.293 Requisitos sobre evaluaciones iniciales y recurrentes de pilotos**

- a)
- 1) Las partes aplicables, estipuladas en los RAD 61, 91 y 135, así como las especificaciones relativas a las operaciones y el manual del titular de certificado;

### **Sección “H”- Entrenamiento.**

#### **135.353 Drogas prohibidas.**

a) Cada titular de certificado deberá proveer el entrenamiento específico según como está prescrito bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”.

b) Ningún titular de certificado debe utilizar un contratista para desempeñar una función, a menos que ese contratista provea entrenamiento a su supervisor y a cada uno de los empleados que desempeñan funciones para el titular de certificado, según como está prescrito



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

bajo el RAD 120 sobre “Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico”.

### **Sección “I” - Performance de la aeronave. Limitaciones de Operación**

#### **135.362 Generalidades – Aeronaves**

- a) Las aeronaves se utilizarán de acuerdo con los términos de su certificado de aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones de utilización aprobadas e indicadas en su manual de vuelo (AFM/RFM).
- b) No se iniciará ningún vuelo, ni se continuará un vuelo desde el punto de nueva planificación, a menos que la información de performance contenida en el AFM/RFM, complementada, cuando sea necesario, en forma conveniente con otros datos aceptables para el IDAC, indique que pueden cumplirse los requisitos aplicables de esta sección.
- c) Al aplicar las normas de esta sección, el operador aéreo tendrá en cuenta todos los factores que afecten de modo significativo a la performance de la aeronave, a saber:

#### **1) Aviones:**

- i) el peso (masa) del avión;
- ii) los procedimientos operacionales;
- iii) la configuración del avión;
- iv) la operación de los sistemas que tengan efecto en la performance;
- v) la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo;
- vi) la temperatura ambiente en el aeródromo;
- vii) el viento, incluyendo no más del cincuenta por ciento (50%) de la componente de viento de frente o no menos del ciento cincuenta por ciento (150%) de la componente de viento de cola en la dirección del despegue y aterrizaje;
- viii) la pendiente de la pista;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

ix) tipo de la superficie de la pista;

x) las condiciones de la superficie de la pista a la hora prevista de utilización, es decir presencia de nieve, agua, fango, hielo o una combinación de estos elementos para aviones terrestres y condiciones de superficie de agua para hidroaviones; y

xi) la pérdida, si se produce, de longitud de pista por la alineación del avión antes del despegue;

### 2) Helicópteros:

i) peso (masa);

ii) procedimientos operacionales;

iii) la altitud de presión apropiada a la elevación del lugar;

iv) temperatura;

v) viento; y

vi) condiciones de la superficie.

d) Respecto al Párrafo (c) de esta subsección, el operador aéreo considerará tales factores directamente como parámetros de utilización o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes que pueden indicarse en los datos de performance:

1) Al aplicar tales factores, deberán considerarse los factores operacionales ya incorporados a los datos del manual de vuelo para evitar duplicar la aplicación de los factores.

e) En ningún caso, el peso (masa) del avión o helicóptero al comenzar el despegue o a la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo o helipuerto en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa, excederá de los pesos (masas) máximos pertinentes para los que se haya demostrado el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido de la manera como está prescrito en la subsección, RAD 21.551.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

f) Cuando no se pueda verificar el pleno cumplimiento de los requisitos de esta Sección, debido a características específicas de diseño (por ejemplo, aviones supersónicos o hidroaviones), el inspector asignado del IDAC podrá aprobar requisitos de performance diferentes que aseguren un nivel de seguridad equivalente al de las subsecciones de esta Sección.

#### **135.363 Generalidades – Avión**

h) El Director General debe autorizar en las especificaciones relativas a las operaciones procedimientos alternos para dar cumplimiento a esta subsección, en caso de existir circunstancias especiales que reclamen una observancia literal a un requisito innecesario para la seguridad.

l) Excepto por la hora prevista de utilización de las condiciones de la superficie de la pista contemplado hasta el 3 de noviembre 2021, a partir del 4 de noviembre de 2021, todo titular de certificado tendrá en cuenta todos los factores que afecten de modo importante a la performance del avión, comprendidos, entre otros: el peso del avión, los procedimientos operacionales, la altitud-presión apropiada a la elevación del aeródromo, la temperatura ambiente, el viento, la pendiente y las condiciones de la superficie de la pista, como la presencia de nieve, fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos, para aviones terrestres, y condiciones de la superficie del agua para hidroaviones. Tales factores se deberán tomar en cuenta directamente como parámetros de utilización o indirectamente mediante tolerancias o márgenes, que pueden indicarse en los datos de performance o en el código de performance, amplio y detallado, de conformidad con cuyas disposiciones se utiliza el avión.

*Nota.* — Las directrices sobre la utilización de la información a bordo de la aeronave relativa al estado de la superficie de la pista de conformidad con la subsección 121.556 figuran en el Manual sobre la performance de los aviones (Doc. 10064 de OACI).

#### **135.371 Aviones grandes de categoría de transporte: Con motores de émbolo: Limitaciones en ruta: Con un motor inactivo.**

c)

6) El titular del certificado y el piloto al mando deberán elegir conjuntamente un aeródromo de alternativa para el cual los reportes o pronósticos meteorológicos, o cualquier combinación de los mismos, indican que al llegar el vuelo, las condiciones meteorológicas estarán igual o por encima de los mínimos meteorológicos para el



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

aeródromo de alternativa establecido en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado.

### **135.401 Generalidades – Helicópteros**

a) Todo titular de certificado bajo este reglamento deberá operar sus helicópteros de conformidad con el código de performance prescrito bajo esta sección.

b) El piloto podrá, en condiciones en que no se garantice la continuación segura del vuelo, en el caso de falla del motor crítico, realizar la operación del helicóptero en condiciones meteorológicas y de luz y en las rutas y desviaciones que permitan ejecutar un aterrizaje forzoso seguro.

c) No obstante las disposiciones del párrafo (b) de esta subsección, el IDAC puede, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos, permitir al titular de certificado la inclusión de variaciones sin aterrizaje forzoso seguro en el código de performance, como se prescribe en el párrafo (a) de esta subsección. En la evaluación de riesgos se tomará en consideración, como mínimo, lo siguiente:

- 1) el tipo y las circunstancias de la operación;
- 2) el área/terreno por encima del cual se realiza la operación;
- 3) la probabilidad de que ocurra una falla del motor crítico, la duración de la exposición y la tolerabilidad de tal evento;
- 4) los procedimientos y sistemas para monitorizar y mantener la fiabilidad del motor o motores;
- 5) procedimientos de instrucción y operacionales para mitigar las consecuencias de la falla del motor crítico; y
- 6) el equipo del helicóptero.

*Nota. — El Doc. 10110 contiene orientación sobre la realización de una evaluación de riesgos que permita variaciones a la necesidad de un aterrizaje forzoso seguro, con estrategias de mitigación para reducir el riesgo.*

d) Las operaciones IMC en Clase de performance 3 se realizarán de conformidad con las disposiciones de la subsección 135.409.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

e) Cuando el piloto opere un helicóptero hacia o desde helipuertos en un entorno hostil, la autoridad competente del Estado en que está situado el helipuerto especificará los requisitos para que dichas operaciones se lleven a cabo de manera que se tenga debidamente en cuenta el riesgo relacionado con una falla del motor.

### **135.403 Limitaciones de peso (masa) – Helicóptero.**

a) Ningún piloto podrá operar un helicóptero con un peso (masa) que:

- 1) al comenzar el despegue exceda de aquel especificado en este reglamento, teniendo en cuenta las reducciones de peso (masa) previstas conforme progresa el vuelo y la cantidad de combustible eliminada mediante vaciado rápido que sea apropiado;
- 2) al iniciar el despegue, exceda del peso (masa) máximo especificado en el manual de vuelo del helicóptero (RFM), teniendo en cuenta todos los factores especificados en 135.362 (c) (2); y
- 3) a la hora de aterrizaje en el helipuerto en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa, exceda el peso (masa) máximo especificado en el RFM, teniendo en **cuenta los factores especificados en 135.362 (c) (2).**

### **135.405 Limitaciones de despegue y ascenso inicial – Helicóptero.**

a) Operaciones en Clase de performance 1. Un piloto podrá, en caso de falla del motor crítico, que se observe en el punto de decisión para el despegue o antes del mismo, interrumpir el despegue del helicóptero y detenerlo dentro de la distancia de aceleración parada disponible o, en caso que dicha falla se observe en el punto de decisión para el despegue o después del mismo, el piloto podrá continuar el despegue franqueando con un margen adecuado todos los obstáculos situados a lo largo de la trayectoria de vuelo, hasta que esté en condiciones de cumplir con el párrafo (a), subsección 135.406.

b) Operaciones en Clase de performance 2. Un piloto podrá, en caso de falla del motor crítico en cualquier momento después de alcanzar el punto definido después del despegue (DPATO), continuar el despegue franqueando con un margen adecuado todos los obstáculos situados a lo largo de la trayectoria de vuelo, hasta que esté en condiciones de cumplir con el párrafo (a), subsección 135.406. Antes (DPATO), la falla del motor crítico podría obligar al piloto a efectuar un aterrizaje forzoso, en cuyo caso se aplicarán las condiciones establecidas en el párrafo (a), subsección 135.401.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

c) Operaciones en Clase de performance 3. Todo piloto estará obligado, en cualquier punto de la trayectoria de vuelo, ante la falla de un motor, a efectuar un aterrizaje forzoso, en cuyo caso se aplicarán las condiciones establecidas en el párrafo (a), subsección 135.401.

#### **135.406 Limitaciones en ruta - Helicóptero.**

a) Operaciones en Clase de performance 1 y 2. Un piloto podrá continuar el vuelo, en caso de falla del motor crítico en cualquier punto en la fase en ruta, hasta un lugar en que puedan satisfacerse las condiciones requeridas en el párrafo (a), subsección 135.407, para operaciones en Clase de performance 1 o las correspondientes al párrafo (b), subsección 135.407 para operaciones en Clase de performance 2, sin volar por debajo de la altitud mínima apropiada en cualquier punto.

b) Operaciones en Clase de performance 3. Todo piloto podrá, con todos los motores en funcionamiento, continuar por la ruta prevista o desviaciones planificadas sin volar en cualquier punto por debajo de la altitud mínima apropiada. En cualquier punto de la trayectoria, la falla de un motor obligará al piloto a realizar un aterrizaje forzoso, en cuyo caso se aplicarán las condiciones establecidas en el párrafo (a) de la subsección 135.401.

#### **135.407 Limitaciones de aproximación y aterrizaje - Helicóptero**

a) Operaciones en Clase de performance 1. En caso de falla del motor crítico, que se observe en cualquier punto durante la fase de aproximación y aterrizaje, antes del punto de decisión de aterrizaje, el piloto podrá en el punto de destino o en cualquier otro de alternativa, después de franquear todos los obstáculos en la trayectoria de aproximación, aterrizar y detenerse dentro de la distancia de aterrizaje disponible, o efectuar un aterrizaje interrumpido y franquear todos los obstáculos en la trayectoria de vuelo con un margen adecuado equivalente al que se indica en el párrafo (a), subsección 135.405.

En caso de que la falla ocurra antes del punto de decisión de aterrizaje, el piloto podrá aterrizar y detenerse dentro de la distancia de aterrizaje disponible.

b) Operaciones en Clase de performance 2. En caso de falla del motor crítico antes del Punto definido antes del aterrizaje (DPBL), el piloto podrá, en el punto de destino o cualquier otro de alternativa, después de franquear todos los obstáculos en la trayectoria de aproximación, aterrizar y detenerse dentro de la distancia de aterrizaje disponible o efectuar un aterrizaje interrumpido y franquear todos los obstáculos en la trayectoria de vuelo con un margen adecuado equivalente al que se indica en el párrafo (b), subsección 135.405.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

Después del DBPL, la falla del motor podría obligar al piloto a realizar un aterrizaje forzoso, en cuyo caso se aplicarán las condiciones de la subsección 135.401, párrafo (a).

c) Operaciones en Clase de performance 3. El piloto deberá, en cualquier punto de la trayectoria de vuelo ante la falla de un motor, realizar un aterrizaje forzoso, en cuyo caso se aplicarán las condiciones establecidas en el Párrafo (a), subsección 135.401.

### **135.409 Requisitos adicionales para las operaciones de helicópteros en clase de performance 3 en IMC, salvo vuelos VFR especiales.**

a) El operador aéreo podrá realizar operaciones en Clase de performance 3 en IMC únicamente sobre una superficie aceptable para la autoridad del IDAC sobre la cual se realizan las operaciones.

b) Previo a la aprobación de las operaciones de helicópteros en Clase de performance 3 en IMC, el operador aéreo deberá demostrar ante el IDAC, que el helicóptero esté certificado para volar según IFR, y de que el nivel general de seguridad previsto en las disposiciones de los RAD aplicables proporcionen:

- 1) la fiabilidad del motor;
- 2) los procedimientos de mantenimiento;
- 3) los métodos operacionales;
- 4) los programas de entrenamiento para la tripulación del operador aéreo; y
- 5) el equipo y otros requisitos proporcionados de conformidad con el Apéndice “L” de este reglamento donde figuran requisitos adicionales para las operaciones de helicópteros en Clase de performance 3 en IMC.

c) Los operadores de helicópteros que operan en Clase de performance 3 en IMC tendrán un programa para la supervisión de tendencias del motor y utilizarán los instrumentos, sistemas y procedimientos operacionales/de mantenimiento recomendados por los fabricantes del motor y del helicóptero para supervisar los motores.

### **Sección “J” – Control y Requisitos de Mantenimiento.**

#### **135.411 Aplicabilidad.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) Esta subsección prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un operador aéreo debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su control, de la manera como se indica a continuación:

### **135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.**

a) Cada titular de certificado es responsable por asegurarse de:

1. Que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
2. Que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;
3. Que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al RAD 145;
4. Que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;
5. El cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula;
6. El cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por el Estado de matrícula;
7. Obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y
8. La validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves que opera.

b) El titular de certificado puede hacer acuerdos con otra persona para la realización de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones de conformidad con procedimientos autorizados por el Estado de matrícula. No obstante, esto no exime al titular



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

de certificado de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta subsección y deberá asegurar que cualquier operación de mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o modificaciones que sea realizada, se ejecute según lo establecido en su manual de mantenimiento.

### **135.414 Requisitos sobre la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad.**

a) Todo operador aéreo que opere helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3,175 Kg., obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones de la entidad responsable del diseño de tipo, y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el IDAC.

b) Todo operador aéreo que opere helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior 3,175 Kg., deberá tener establecido un sistema por el cual se transmita a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave, las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

c) Cuando un problema de seguridad operacional relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad por causa de una modificación, el operador aéreo de un helicóptero cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 3,175 Kg., deberá tener establecido un sistema mediante el cual la información que antecede será transmitida a la organización responsable del diseño de la modificación y aceptada por el IDAC, previo a la realización de dicha modificación.

d) Todo operador aéreo deberá, con respecto a los helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3,175 Kg., preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.

e) El informe indicado en el párrafo (d) de esta subsección 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:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 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.

### **135.415 Reportes de dificultad en servicio.**

a) Cada titular de certificado de operador aéreo que opera helicópteros cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 3,175 Kg., deberá reportar la ocurrencia o detección de fallas o defectos relacionados con:

- 1) Fuego durante el vuelo y si el sistema de alarma de incendio correspondiente funcionó correctamente;
- 2) Fuego durante el vuelo en sectores no protegidos por un sistema de alarma de incendios;
- 3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;
- 4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipos o componentes;
- 6) Apagado (Shutdown) de un motor durante el vuelo debido a la extinción de combustión (Flameout);
- 7) Apagado (Shutdown) de un motor cuando ocurre un daño externo al motor o a la estructura de la aeronave durante el vuelo;
- 8) Apagado (Shutdown) de un motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños (FOD) o hielo durante el vuelo;
- 9) Apagado (Shutdown) de más de un motor durante el vuelo;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 10) Un sistema de embanderamiento de hélice o capacidad del sistema de controlar la sobre velocidad (Overspeed) de la hélice durante el vuelo;
  - 11) Un sistema de combustible o vaciado de combustible que afecte el flujo normal de combustible o que cause escapes peligrosos durante el vuelo;
  - 12) Una extensión o retracción de tren de aterrizaje o apertura o cierre de las puertas del tren durante el vuelo;
  - 13) Componentes del sistema de frenos que provoquen pérdida o disminución de la fuerza de actuación del freno cuando la aeronave está en movimiento en la superficie;
  - 15) Rajaduras, deformaciones permanentes o corrosión de la estructura de las aeronaves, si son mayores que los máximos aceptables por el fabricante o el IDAC;
  - 16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia por parte de la tripulación durante el vuelo (excepto la acción de apagado (Shutdown) de un motor en vuelo).
- b) Para el propósito de esta subsección, el término "durante el vuelo" significa el período desde el momento en que la aeronave abandona la superficie de la tierra durante el despegue hasta el momento en que toca la superficie de la tierra durante el aterrizaje.
- c) En adición a los reportes requeridos bajo el párrafo (a) de esta subsección, el titular de certificado debe reportar al IDAC cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave que ocurra o es detectado e en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal funcionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave.
- d) El titular de certificado de operador aéreo debe enviar por escrito cada reporte requerido por esta subsección, cubriendo cada período de 24 horas comenzando a las 9:00 a.m. hora local de cada día, y terminando a las 9:00 hora local del próximo día al IDAC, dentro de las noventa y seis próximas (96) horas inmediatas a la ocurrencia de la falla. Sin embargo, un reporte ocurrido durante el fin de semana debe ser sometido el primer día de trabajo seguido al fin de semana, y un reporte de falla sucedido durante un día de feriado debe ser sometido el próximo día laborable.
- e) El titular de certificado debe someter los reportes requeridos bajo esta subsección de la forma y manera establecida por el IDAC. Los reportes deben ser enviados al IDAC y a la organización responsable del diseño de tipo, y deben incluir la información siguiente:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 1) Tipo y número de matrícula de la aeronave;
  - 2) La designación del operador;
  - 3) Fecha, número de vuelo y segmento donde ocurrió la falla o defecto (Ej.: Pre vuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso, aterrizaje e inspección);
  - 4) Los procedimientos de emergencia afectados (Ej.: Aterrizaje no programado y descenso de emergencia);
  - 5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto;
  - 6) Identificación de las partes y sistemas afectados, incluyendo toda la información disponible relacionada al diseño tipo de los componentes mayores y el tiempo desde el último reacondicionamiento, si se conoce;
  - 7) Las causas aparentes de la falla, mal funcionamiento o defecto (Ej.: Desgaste anormal, rajaduras, deficiencias de diseño o error humano);
  - 8) Si la parte fue reparada, reemplazada, enviada al fabricante o se tomó otra acción;
  - 9) Si la aeronave fue dejada en tierra;
  - 10) Cualquier otra información pertinente necesaria para realizar una identificación más completa, para la determinación de la gravedad o para determinar la acción correctiva.
- g)** Ninguna persona debe retener el reporte requerido bajo esta subsección, aún cuando toda la información requerida no esté disponible.
- h)** Cuando el titular de certificado obtenga información adicional, incluyendo información del fabricante, u otra concerniente a un reporte requerido bajo esta subsección, debe someter al IDAC estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer reporte, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer reporte.

### **135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.**

- a)** Siempre que el IDAC encuentre que las inspecciones requeridas o permitidas bajo el RAD 91 no son adecuadas para cumplir con los mínimos de este reglamento, o bien a solicitud del titular del certificado, el IDAC puede enmendar las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado bajo la subsección 119.51, para requerir o permitir un



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

#### QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

programa de inspección aprobado para cualquier marca y modelo de aeronave de la cual el titular del certificado tenga uso exclusivo de por lo menos una de estas aeronaves tal como se define en la subsección 135.25 (b).

b) Un titular de certificado que solicite una enmienda de sus especificaciones relativas a las operaciones para permitir la utilización de un programa de inspección aprobado de aeronave, deberá presentar ese programa junto con su solicitud para aprobación por el IDAC.

c) El titular de certificado a quien se le exija, a través de sus especificaciones relativas a las operaciones, tener un programa de inspección aprobado de aeronaves, deberá presentar dicho programa para su aprobación al IDAC dentro de los 30 días desde que fueron enmendadas sus especificaciones relativas a las operaciones, o dentro de cualquier otro plazo que el IDAC establezca en las especificaciones relativas a las operaciones.

h) El registro de matrícula de toda aeronave sujeta a un programa de inspección del titular de certificado debe ser incluido en las especificaciones relativas a las operaciones.

#### **135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.**

f) El operador aéreo de helicópteros de más de 3,175 Kg. de peso máximo de despegue certificado, deberá tener un sistema para obtener y evaluar, para dichos helicópteros, 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".

g) El operador aéreo que opere helicópteros de más de 3,175 Kg. de peso máximo de despegue certificado, deberá poseer cuando sea aplicable, un programa de integridad estructural recomendado por el fabricante y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil del país a la que pertenece la organización del diseño tipo, que garantice la aeronavegabilidad del avión. Este programa deberá contener información específica sobre la prevención y control de la corrosión, modificaciones estructurales e inspecciones correspondientes, evaluación de reparaciones e inspecciones suplementarias.

#### **135.423 Reservado.**

#### **135.425 Programas de mantenimiento.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

**a)** El operador aéreo debe disponer para cada aeronave, de un programa de mantenimiento para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:

- 1) Las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave;
- 2) Un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;
- 3) Procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta subsección;
- 4) Una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;
- 5) Descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave, cuando corresponda;
- 6) Procedimientos para definición, realización y control de los ítems de inspección requeridos (RII);
- 7) Requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.

**b)** El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.

**c)** El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño, y la experiencia del operador aéreo.

**d)** El operador aéreo en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.

**e)** Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas relativos a factores humanos.

**f)** Eliminado.

**g)** Eliminado.

**h)** Eliminado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

i) Eliminado.

j) Eliminado.

### **135.427 Requisitos del manual de control de mantenimiento (MCM).**

a) El operador aéreo debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y su contenido incluya por lo menos lo indicado en el literal (f) de esta subsección:

b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para el IDAC.

c) Cada operador aéreo debe proveer al IDAC y a la autoridad del Estado de matrícula, si es diferente a la autoridad del operador aéreo, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.

d) El operador aéreo debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento, a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

e) El manual de control de mantenimiento y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

f) El manual de control de mantenimiento del operador puede ser publicado en varios volúmenes, con la siguiente información:

1) Una descripción de los arreglos administrativos que existan entre el operador aéreo y un organismo de mantenimiento, incluida la forma de cómo se revisarán los acuerdos.

2) Una descripción de los procedimientos de mantenimiento y de los procedimientos para completar y firmar la certificación de conformidad (visto bueno) correspondiente, cuando el mantenimiento se realice mediante un sistema que utilice un organismo de mantenimiento reconocido.

3) Los nombres y responsabilidades de la persona o grupo de personas empleadas para asegurar que todo el mantenimiento es cumplido de acuerdo a lo establecido en el MCM.

4) Una referencia al programa de mantenimiento para cada tipo de aeronave que se opera.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

- 5) Una descripción de los procedimientos utilizados para completar y conservar los registros de mantenimiento del operador.
- 6) Una descripción de los procedimientos para controlar, evaluar y presentar informes de mantenimiento y operacional al Estado de matrícula, con respecto a los helicópteros con una masa de despegue certificada superior a 3,175 Kg.
- 7) Una descripción de los procedimientos para cumplir con informar fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad, a la organización responsable del diseño de tipo y a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad.
- 8) Una descripción de los procedimientos para obtener y evaluar la información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones del organismo responsable del diseño de tipo, para los helicópteros con una masa de despegue certificada superior a 3,175 Kg., y para implantar las medidas consiguientes que se consideren necesarias en función de los resultados de la evaluación de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- 9) Una descripción de los procedimientos para aplicar las medidas resultantes de información de aeronavegabilidad continua obligatoria (MCAI) y, si es aplicable, cómo sus medios alternativos de cumplimiento son requeridos y cumplidos.
- 10) Una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y supervisión continua del funcionamiento y deficiencia del programa de mantenimiento para corregir cualquier deficiencia del programa.
- 11) Una descripción de los tipos y modelos de aeronave a los que se aplica el manual.
- 12) Una descripción de los procedimientos para asegurar que los defectos que afecten a la aeronavegabilidad se registren y verifiquen.
- 13) Una descripción de los procedimientos para notificar al Estado de matrícula los casos importantes de mantenimiento, que ocurran.
- 14) Una descripción de los procedimientos para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN (RNP/RNAV), RVSM, MNPS, cuando sea aplicable.
- 15) Una descripción de los procedimientos para garantizar que la aeronave se mantenga de conformidad con el programa de mantenimiento.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

16) Una descripción del sistema de gestión de la seguridad operacional del operador. En caso de que el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) ya se ha tratado en algún otro documento, se debe hacer la correspondiente referencia a ese documento, junto con las interrelaciones pertinentes con el MCM.

17) Una descripción del programa de formación para el personal de mantenimiento empleado por el operador, que se aplique a las tareas y responsabilidades asignadas a ese personal de acuerdo a lo establecido en la subsección 135.433.

18) Procedimiento para asegurar que las modificaciones y reparaciones cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula.

19) Procedimiento para la designación, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII), incluyendo lo siguiente:

i. El método de cómo se realizan las inspecciones requeridas, y una designación por el título de ocupación del personal autorizado a realizar las inspecciones requeridas.

ii. Los procedimientos para reinspección del trabajo realizado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (Buy-back procedures).

iii. Procedimientos, estándares y límites necesarios para inspecciones requeridas, y aceptación o rechazo de los ítems requeridos a ser inspeccionados y para inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba.

iv. Procedimientos para asegurar que se realicen todos los ítems de inspecciones requeridas.

v. Instrucciones para prevenir que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo.

vi. Instrucciones y procedimientos para prevenir que cualquier decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección requerida sea anulada por otras personas que no sean del personal de supervisión de la unidad de inspección, o una persona a ese nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

total del manejo de las inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones.

**vii.** Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas, otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones que no son completadas a causa de cambios de turno o interrupciones de trabajo, sean completadas apropiadamente antes que el avión sea retornado al servicio.

**20)** Procedimiento para cambiar o apartarse de las tareas de mantenimiento y sus plazos o de la inspección estructural, cuando existen tareas que no tienen designación obligatoria del Estado de diseño.

**21)** Una descripción de procedimiento utilizado para la revisión y control del MCM.

**g)** Cada titular de certificado debe incluir en el MCM un procedimiento para completar y firmar una certificación de conformidad de mantenimiento para las aeronaves y sus partes que han sido objeto de mantenimiento, la cual deberá tener como mínimo:

**1)** Detalles del mantenimiento realizado, incluyendo la referencia detallada de los datos aprobados utilizados. Cuando sea apropiado, una declaración de que todos los ítems requeridos a ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona calificada, quien determinará que el trabajo fue completado satisfactoriamente;

**2)** La fecha en la que el mantenimiento fue completado y el total de horas y ciclos;

**3)** La identificación de la OMA; y

**4)** El nombre u otra identificación válida y licencia del individuo que firmó la certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno).

**h)** Reservado.

**i)** Reservado.

**j)** Los operadores aéreos se asegurarán de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el IDAC:

**1)** Cada avión operado por ellos se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 2) El equipo operacional y de emergencia necesario previsto para el vuelo se encuentre en estado funcional;
  - 3) El certificado de aeronavegabilidad de cada avión operado por ellos siga siendo válido.
- k) Gestión de operaciones más eficientes.
- 1) El manual deberá contener una guía de las medidas seleccionadas por el titular del certificado para gestionar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, mediante algunas de las siguientes opciones o combinación de ellas:
    - i) Reducción de peso
    - ii) Minimizar el uso de reversibles
    - iii) Minimizar el uso de flaps
    - iv) Lavado de aeronaves
    - v) Lavado de compresor
    - vi) Monitoreo de la resistencia al avance de la aeronave
    - vii) Rodaje con un solo motor.
  - 2) El titular del certificado podrá presentar un plan de acciones para reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> satisfactorio al Director General del IDAC como alternativa a lo prescrito en este párrafo.

### **135.429 Requisitos de Personal.**

- a) El operador aéreo debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable al IDAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo según lo establecido en la subsección 135.433.
- b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.
- c) Reservado.
- d) Reservado.

### **135.431 Sistema de Análisis y vigilancia continua.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) Cada titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y el programa que cubra otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones, y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas.

### **135.433 Programa de entrenamiento.**

El operador aéreo desarrollará un programa de entrenamiento con el que se asegurará de que todo el personal de gestión de la aeronavegabilidad continuada reciba instrucción apropiada para las tareas y responsabilidades que le hayan sido asignadas. La formación impartida al personal de mantenimiento debe mantenerse actualizada respecto a los cambios constantes de los procesos y la tecnología de la industria. Se deben guardar todos los registros de instrucción de acuerdo a un procedimiento aceptable al Director General.

### **135.435 Reservado.**

- a) Eliminado.
- b) Eliminado.

### **135.437 Autoridad para contratar mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones.**

a) El titular de certificado puede acordar con una OMA o con otras personas, de conformidad con un procedimiento autorizado por el Estado de matrícula, realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones como está previsto en su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y su manual de mantenimiento.

b) La OMA contratada puede aprobar cualquier aeronave, estructura de aeronave, motor de avión, hélice o accesorio para retornar al servicio, después de realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones según el párrafo (a) de esta subsección. Sin embargo, en el caso de una reparación mayor o modificación de importancia, el trabajo debe ser hecho según los datos técnicos aprobados por el Director General.

### **135.439 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves.**

a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurarse que se conserven los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta subsección:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

- 1) Tiempo total en servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;
  - 2) El tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde el último reacondicionamiento (Overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran un reacondicionamiento obligatorio a intervalos de tiempo de utilización definidos;
  - 3) Estado actualizado del cumplimiento de cada directiva de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento y el número de directiva de aeronavegabilidad. Si la directiva involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida.
  - 4) Registro y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave.
  - 5) Estado actualizado de cada tip de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave.
  - 6) Cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento.
  - 7) Registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento.
  - 8) Un registro técnico de vuelo de la aeronave (bitácora de vuelo) para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamiento detectados durante la operación de la aeronave; y
  - 9) Registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves comprendidas en la subsección 135.152c.
- b) Cada titular de certificado deberá retener los registros requeridos por esta subsección, por los siguientes períodos de tiempo:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

- 1) Los registros indicados en los párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta subsección, se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere.
  - 2) Los registros enumerados en los párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta subsección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento, o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle; y
  - 3) El registro enumerado en los párrafos (a) (6), hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.
- c) El operador aéreo debe garantizar que se conserven los registros de forma segura, para protegerlos de daños, alteraciones y robo.
- d) El operador aéreo debe tener todos los registros de mantenimiento requeridos por esta subsección, disponibles para su inspección por el Director General y las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, cuando sean requeridos.

### **135.441 Transferencia de los registros de mantenimiento.**

- a) En caso de cambio temporal de operador aéreo, los registros de mantenimiento se deben poner disposición del nuevo operador aéreo.
- b) En caso de cambio permanente de operador aéreo, los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo operador aéreo.

### **135.443 Certificado de conformidad de mantenimiento o entrada en el registro técnico de vuelo de la aeronave.**

a) Ningún titular de certificado debe operar una aeronave después de realizado, conforme a la subsección 43.13, un mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones en la aeronave, a menos que una organización de mantenimiento bajo RAD 145 o la persona con quien acuerda la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones, prepare:

- 1) Una certificación de conformidad de mantenimiento (liberación de aeronavegabilidad); o



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 2) Una entrada apropiada en el registro técnico de vuelo (bitácora de vuelo) de la aeronave.
- b) La conformidad de mantenimiento o entrada de registro técnico de vuelo requerido por el párrafo (a) de esta subsección debe:

2) Incluir una certificación donde se indique:

- i) Los detalles básicos del mantenimiento realizado, incluyendo una referencia detallada de los datos de mantenimiento actualizados;
- ii) La fecha en la que se completó dicho mantenimiento;
- iii) El nombre de la persona que emite la certificación;
- iv) El número de la licencia específica o convalidada por el IDAC de la persona que emite la certificación, o la identidad y número del certificado de aprobación de la OMA RAD 145 que emite la certificación.

3) Eliminado.

c) No obstante el párrafo (2) (iv) de esta subsección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones realizadas por un taller de reparación que esté localizado fuera de la República Dominicana, la liberación de la aeronavegabilidad o la entrada al registro técnico requerida por el párrafo (a) de esta subsección puede ser firmada por una persona autorizada por ese taller de reparación.

### **135.445 Gestión de la aeronavegabilidad continua.**

- a) Cada operador aéreo deberá disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua, con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la subsección 135.413, controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos prescritos en esta subsección.
- b) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe disponer de oficinas aceptables, así como de medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el párrafo (d) de esta subsección de acuerdo a lo descrito en el RAD subsección 119.69 (d).



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

- c) El directivo responsable del operador aéreo debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.
- d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe disponer del personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.
- e) El responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe definir y controlar la competencia de su personal.
- f) El operador aéreo a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe:
  - 1) Definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;
  - 2) Garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;
  - 3) Garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;
  - 4) Garantizar que se cumplan todas las directivas de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento, cuando sea aplicable a la aeronave o componente de la aeronave;
  - 5) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según RAD 145 o por la persona con quien haya realizado un acuerdo para el servicio requerido de conformidad con la subsección 135.413 b);
  - 6) Controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;
  - 7) Controlar el reemplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;
  - 8) Controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 9) Asegurarse de que la declaración de peso (masa) y balance (centrado) refleja el estado actual de la aeronave; y
- 10) Mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.
- g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según RAD 145 o por la persona con quien haya realizado un acuerdo para el servicio requerido de conformidad con la subsección 135.413 b);
- h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el operador aéreo en el que se defina claramente:
- 1) Los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;
  - 2) La disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios, como las tarjetas de trabajo, órdenes de ingeniería, etc.;
  - 3) La necesidad de supervisión por parte del operador para los servicios que están siendo ejecutados; y
  - 4) La responsabilidad del operador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA de acuerdo a su MCM.

**135.447-135.499 Reservado.**

**Sección “K” – Entrenamiento sobre mercancías peligrosas.**

**135.505 Entrenamiento requerido sobre mercancías peligrosas.**

- e)
- 2) El titular de certificado de operador aéreo que entrenó la persona tiene las mismas especificaciones relativas a las operaciones concernientes a la aceptación, manejo y transporte de mercancías peligrosas que el titular de certificado de operador aéreo que usa esta excepción.
- e) *Talleres de mantenimiento aeronáutico.* Un titular de certificado de operador aéreo debe asegurarse de que cada taller de reparación que realice trabajo para, o en su nombre, esté



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

notificado por escrito de la autorización de especificaciones relativas a las operaciones y las políticas del titular de certificado, permitiendo o prohibiendo contra la aceptación, rechazo, manejo, almacenaje incidental al transporte de mercancías peligrosas, incluyendo material de compañía. Este requerimiento de notificación aplica solamente a talleres de mantenimiento aeronáutico.

**Sección “L” – Helicóptero de Ambulancia Aérea: Equipos, Operaciones y Requisitos de Entrenamiento..**

**135.609 Requisitos de techo y visibilidad VFR para espacio aéreo Clase G.**

a) A menos que se especifique lo contrario en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado, al realizar operaciones VFR de ambulancia aérea en helicópteros en espacio aéreo Clase G, los mínimos meteorológicos en la siguiente tabla aplican:

**135.611 Operaciones IFR en lugares sin información meteorológica.**

d) Después de completar un aterrizaje en el aeropuerto en el que un reporte meteorológico no está disponible, el piloto al mando está autorizado para determinar si el tiempo meteorológico cumple con los requisitos de despegue publicados en el AIP o las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado, según aplique.

**135.617 Análisis de riesgo de pre vuelo.**

c) Antes de iniciar la primera pierna de cada operación de ambulancia aérea en helicóptero, el piloto al mando debe realizar un análisis de riesgos antes del vuelo y completar la hoja de trabajo para análisis de riesgos antes del vuelo, de acuerdo con los procedimientos aprobados por el IDAC al titular del certificado. El piloto al mando debe firmar la hoja de trabajo de análisis de riesgos antes del vuelo, y especificar la fecha y hora en que se completó.

**135.619 Centros de control de operaciones.**

a) *Centro de control de operaciones.* A menos que el Director General lo aprobare de otra manera, después del 22 de abril 2016, todo titular de certificado autorizado a realizar operaciones de ambulancia aérea en helicóptero, con 10 o más helicópteros de ambulancias aéreas asignados al titular del certificado en sus especificaciones relativas a las operaciones, debe tener un centro de control de operaciones. El centro de control de operaciones debe ser atendido por especialistas en control de operaciones quienes, como mínimo:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

f)

8)

iii) Especificaciones relativas a las operaciones de la compañía;

135.711-135.719 Reservado.

Sección “N” – Mercancías Peligrosas.

**135.721 Titulares de certificado sin aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas como carga.**

a) El titular de certificado sin aprobación específica para transportar mercancías peligrosas deberá:

1) Establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que satisfaga los requisitos del RAD 18 y los requisitos pertinentes de las Instrucciones Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, según corresponda;

2) Incluir los detalles del programa de instrucción sobre mercancías peligrosas en su manual de operaciones;

3) Establecer en su manual de operaciones políticas y procedimientos sobre mercancías peligrosas que satisfagan, como mínimo, los requisitos del Anexo 18 de OACI, las Instrucciones Técnicas, el RAD 18 y lo contenido en este reglamento, para permitir al personal del titular de certificado:

i) Identificar y rechazar mercancías peligrosas no declaradas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas; y

ii) Notificar al IDAC, y en el caso que aplique, también a las autoridades pertinentes del Estado correspondiente en el que haya ocurrido, cualquier:

A) caso en el que se descubran en la carga o el correo mercancías peligrosas no declaradas;

B) accidentes e incidentes con mercancías peligrosas.

**135.723 Titulares de certificado con una aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas como carga.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

a) El IDAC no expedirá a un titular de certificado, una aprobación específica para transportar mercancías peligrosas, a menos que:

1) establezca un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que satisfaga los requisitos de las Instrucciones Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, Tabla 1-4 y los requisitos del RAD 18, y lo contenido en este reglamento, según corresponda;

2) incluya los detalles del programa de instrucción sobre mercancías peligrosas en su manual de operaciones;

3) establezca en su manual de operaciones políticas y procedimientos sobre mercancías peligrosas para satisfacer, como mínimo, los requisitos del Anexo 18 de OACI, las Instrucciones Técnicas, el RAD 18 y lo contenido en este reglamento, que permitan al personal del operador aéreo:

i) identificar y rechazar mercancías peligrosas no declaradas o mal declaradas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas;

ii) notificar al IDAC, y en el caso que aplique, también a las autoridades pertinentes del Estado correspondiente en el que haya ocurrido, cualquier:

A) caso en el que se descubran en la carga o en el correo mercancías peligrosas no declaradas;

B) accidentes e incidentes con mercancías peligrosas.

iii) notificar al IDAC y al Estado de origen cualquier caso en el que se descubra que se han transportado mercancías peligrosas:

A) cuando no se hayan cargado, segregado, separado o asegurado de conformidad con las Instrucciones Técnicas, Parte 7, Capítulo 2; y

B) sin que se haya proporcionado información al piloto al mando;

iv) aceptar, tramitar, almacenar, transportar, cargar y descargar mercancías peligrosas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas como carga a bordo de una aeronave; y



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

v) proporcionar al piloto al mando información escrita o impresa exacta y legible relativa a las mercancías peligrosas que han de transportarse como carga.

### **135.725 Suministro de información.**

El titular de certificado se asegurará de que todo el personal, incluyendo el personal de terceras partes, que participa en la aceptación, manipulación, carga y descarga de la carga aérea, esté informado sobre la aprobación específica del operador aéreo y las limitaciones con respecto al transporte de mercancías peligrosas.

### **135.727 – 135.739 Reservado.**

### **Sección “O” – Seguridad operacional del compartimiento de carga.**

*Nota 1 – El Manual de seguridad operacional del compartimiento de carga de las aeronaves [título provisional] (Doc. 10102 de OACI) contiene orientación sobre los peligros asociados al transporte de artículos en el compartimiento de carga, la realización de una evaluación específica de riesgos de seguridad operacional de conformidad con el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859 de OACI) y las responsabilidades en el transporte de mercancías peligrosas.*

### **135.741 Transporte de artículos en el compartimiento de carga.**

a) Todo titular de certificado bajo este reglamento deberá establecer políticas y procedimientos para el transporte de artículos en el compartimiento de carga, que incluyan la realización de una evaluación específica de riesgos operacionales. La evaluación incluirá como mínimo, lo siguiente:

- 1) peligros relacionados con las propiedades de los artículos que se van a transportar;
- 2) capacidades del operador aéreo;
- 3) consideraciones operacionales (p. ej. Área de operaciones, tiempo de desviación);
- 4) capacidades del avión y de sus sistemas (p. ej. Capacidad de supresión de incendios en el compartimiento de carga);
- 5) características de contención de los dispositivos de carga unitarizada;
- 6) bultos y embalajes;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- 7) seguridad de la cadena de suministro de los artículos que se van a transportar; y
- 8) cantidad y distribución de las mercancías peligrosas que se van a transportar.

*Nota.* — La Sección “N” contiene requisitos operacionales adicionales para el transporte de mercancías peligrosas.

### **135.743 Protección contra incendios.**

a) El titular de certificado deberá asegurarse de que el manual de vuelo del avión u otro documento para la operación del avión, contenga los elementos del sistema de protección contra incendios del compartimiento o los compartimientos de carga aprobados por el Estado de diseño o el Estado de matrícula, y un resumen de las normas de certificación de la protección contra incendios del compartimiento de carga que se hayan demostrado.

*Nota* — El Manual de seguridad operacional del compartimiento de carga de las aeronaves [título provisional] (Doc. 10102 de OACI) contiene orientación sobre los elementos del sistema de protección contra incendios del compartimiento de carga y las normas demostradas conexas.

b) El titular de certificado deberá establecer políticas y procedimientos con respecto a los artículos que se transportarán en el compartimiento de carga, de manera que provea un grado de certeza razonable de que, en el caso de un incendio en el que intervengan esos artículos, los elementos de diseño del avión para la protección contra incendios en el compartimiento de carga, lo puedan detectar y extinguir o contener suficientemente hasta que el avión haga un aterrizaje seguro.

*Nota.* — El Manual de seguridad operacional del compartimiento de carga de las aeronaves [título provisional] (Doc. 10102 de OACI) contiene orientación sobre políticas y procedimientos relativos a los artículos que se van a transportar en el compartimiento de carga.

### **Apéndice “B” – Registradores de Vuelo – Aviones.**

El texto del presente apéndice se aplica a los registradores de vuelo que se instalen en aviones que participen en operaciones de navegación aérea internacional. Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes sistemas: un registrador de datos de vuelo (FDR), un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), un registrador de imágenes de a bordo (AIR) y/o un registrador de enlace de datos (DLR).



# *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CVR o FDR.

Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS), un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS), un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS); un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CARS o ADRS.

## 1.1

a) Estar pintados de un color anaranjado distintivo;

1.3 Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes se instalarán de manera que:

d) Si los registradores de vuelo cuentan con un dispositivo de borrado instantáneo, la instalación procurará evitar que el dispositivo funcione durante el vuelo o durante un choque.

1.3.1 Los registradores de vuelo livianos se conectarán a una fuente de alimentación que tenga características que garanticen el registro apropiado y fiable en el entorno operacional.

## 2.2

*Nota – En las ediciones anteriores del Anexo 6, Parte I, los tipos de registradores definidos reflejaban los primeros adelantos en materia de FDR.*

2.2.1 Los parámetros que satisfacen los requisitos para FDR se enumeran en la Tabla A8-1. El número de parámetros que han de registrarse dependerá de la complejidad del avión. Los parámetros que no llevan asterisco (\*) son obligatorios y deberán registrarse, independientemente de la complejidad del avión. Además, los parámetros indicados con asterisco (\*) se registrarán si los sistemas del avión o la tripulación de vuelo emplean una fuente de datos de información sobre el parámetro para la operación del avión. No obstante, dichos parámetros podrán sustituirse por otros teniendo en consideración el tipo de avión y las características del equipo registrador.

2.2.2 Si se dispone de más capacidad de registro FDR, deberá considerarse el registro de la siguiente información suplementaria:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

a) información operacional de los sistemas de presentación electrónica en pantalla, tales como los sistemas electrónicos de instrumentos de vuelo (EFIS), el monitor electrónico centralizado de aeronave (ECAM), y el sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor (EICAS). Utilícese el siguiente orden de prioridad:

- 1) los parámetros seleccionados por la tripulación de vuelo en relación con la trayectoria de vuelo deseada; por ejemplo, reglaje de la presión barométrica, altitud seleccionada, velocidad aerodinámica seleccionada, altura de decisión, y las indicaciones sobre acoplamiento y modo del sistema de piloto automático, si no se registran a partir de otra fuente;
- 2) selección/condición del sistema de presentación en pantalla, por ejemplo, SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, etc.;
- 3) los avisos y las alertas;
- 4) la identidad de las páginas presentadas en pantalla para los procedimientos de emergencia y listas de verificación; y

b) información sobre los sistemas de frenado, comprendida la aplicación de los frenos, con miras a utilizarla en la investigación de aterrizajes largos y despegues interrumpidos.

**2.2.3** Los parámetros que cumplen los requisitos para los datos de trayectoria de vuelo y velocidad que visualiza(n) el(los) piloto(s), son los siguientes. Los parámetros sin asterisco (\*) son parámetros que se registrarán obligatoriamente. Además, los parámetros con asterisco (\*) se registrarán si el piloto visualiza una fuente de la información relativa al parámetro y si es factible registrarlos:

- Altitud de presión
- Velocidad aerodinámica indicada o velocidad aerodinámica calibrada
- Rumbo (referencia de la tripulación de vuelo primaria)
- Actitud de cabeceo
- Actitud de balanceo
- Empuje/potencia del motor
- Posición del tren de aterrizaje\*



# *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- Temperatura exterior del aire o temperatura total\*
- Hora\*
- Datos de navegación\*: ángulo de deriva, velocidad del viento, dirección del viento, latitud/longitud
- Radioaltitud

**2.2.4** Los parámetros que cumplen los requisitos para los ADRS son los primeros siete que se enumeran en la Tabla A8-3.

**2.2.5** De disponerse de mayor capacidad de registro en los ADRS, se considerará el registro de los parámetros 8 en adelante que figuran en la Tabla A8-3.

**7.3**

**b)** Reservado.

**h)** Se realizará un examen de los mensajes registrados en el DLR o el DLRS reproduciendo la grabación del DLR o DLRS.

**Tabla B-1 Características de los parámetros para registradores de datos de vuelo.**

**Apéndice “C”**

*(Nota. - Véase la subsección 135.152 b)*

El texto del presente Apéndice se aplica a los registradores de vuelo que se instalen en helicópteros que realizan operaciones de navegación aérea internacional. Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes:

- un registrador de datos de vuelo (FDR),
- un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR),
- un registrador de imágenes de a bordo (AIR),
- un registrador de enlace de datos (DLR).

Cuando la información de imágenes o de enlace de datos deba registrarse en un registrador de vuelo protegido contra accidentes, se permite que se registre en CVR o FDR.



# *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes sistemas:

- un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS),
- un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS),
- un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS),
- un sistema registrador de enlace de datos (DLRS).

Cuando la información de imágenes o de enlace de datos deba registrarse en un registrador de vuelo protegido contra accidentes, se permite que se registre en CARS o ADRS.

## Apéndice “C/1”

### 1. Requisitos Generales

1.1 Los recipientes que contengan los registradores no desprendibles de vuelo estarán pintados de un color anaranjado distintivo.

1.2 Los recipientes que contengan los registradores de vuelo no desprendibles protegidos contra accidentes:

- a) llevarán materiales reflectantes para facilitar su localización; y
- b) llevarán perfectamente sujetado a ellos un dispositivo automático de localización subacuática que funcione a una frecuencia de 37,5 kHz. Lo antes posible, pero a más tardar el 1 de enero de 2018, este dispositivo funcionará durante un mínimo de 90 días.

1.3 Los recipientes que contengan los registradores de vuelo de desprendimiento automático:

- a) estarán pintados de un color anaranjado distintivo; sin embargo, la superficie visible por fuera del helicóptero podrá ser de otro color;
- b) llevarán materiales reflectantes para facilitar su localización; y
- c) llevarán un ELT integrado de activación automática.

1.4 Los sistemas registradores de vuelo se instalarán de manera que:

- a) sea mínima la probabilidad de daño a los registros;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

b) exista un dispositivo auditivo o visual para comprobar antes del vuelo que los sistemas registradores de vuelo están funcionando bien;

c) si los sistemas registradores de vuelo cuentan con un dispositivo de borrado, la instalación procurará evitar que el dispositivo funcione durante el vuelo o durante un choque; y

d) los helicópteros cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023, o después de esa fecha, dispondrán en el puesto de pilotaje de una función de borrado accionada por la tripulación de vuelo que, al ser activada, modifique el registro de un CVR y un AIR, de manera que no pueda recuperarse la información utilizando técnicas normales para reproducirla o copiarla. La instalación se diseñará de manera que no pueda activarse durante el vuelo. Asimismo, tiene que reducirse al mínimo la probabilidad de que la función de borrado se active inadvertidamente durante un accidente.

*Nota. - La función de borrado tiene por objeto evitar el acceso a los registros de CVR y AIR utilizando los medios normales de reproducción o copia, pero no impediría el acceso de las autoridades de investigación de accidentes a tales registros mediante técnicas especializadas de reproducción o copia.*

1.5 Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes se instalarán de manera que reciban energía eléctrica de una barra colectora que ofrezca la máxima confiabilidad para el funcionamiento de los registradores de vuelo, sin comprometer el servicio a las cargas esenciales o de emergencia.

1.6 Los registradores de vuelo livianos se conectarán a una fuente de alimentación que tenga características que garanticen el registro apropiado y fiable en el entorno operacional.

1.7 Cuando los sistemas registradores de vuelo se sometan a ensayos mediante los métodos aprobados por la autoridad certificadora competente, deberán demostrar que se adaptan perfectamente a las condiciones ambientales extremas en las que se prevé que funcionen.

1.8 Se proporcionarán medios para lograr una correlación precisa de tiempo entre las funciones de los sistemas registradores de vuelo.

1.9 El fabricante proporciona, normalmente a la autoridad competente, la siguiente información relativa a los sistemas registradores de vuelo:

a) instrucciones de funcionamiento, limitaciones del equipo y procedimientos de instalación establecidos por el fabricante;



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- b) origen o fuente de los parámetros y ecuaciones que relacionen los valores con unidades de medición; y
- c) informes de ensayo realizados por el fabricante.

## Apéndice “C/2”

### REGISTRADOR DE DATOS DE VUELO (FDR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE DATOS DE AERONAVE (ADRS).

#### 2.1 Cuándo iniciar y detener el registro.

Los FDR o los ADRS comenzarán a registrar antes de que el helicóptero empiece a desplazarse por su propia potencia, y continuarán registrando hasta la finalización del vuelo cuando el helicóptero ya no pueda desplazarse por su propia potencia.

#### 2.2 Parámetros que han de registrarse.

*Nota.* - En las ediciones previas del Anexo 6, Parte III, los tipos de registradores se definieron a fin de abarcar los primeros adelantos en materia de FDR.

2.2.1 Los parámetros que satisfacen los requisitos para los FDR se enumeran en la Tabla C-1. El número de parámetros que se registrarán dependerá de la complejidad del helicóptero. Los parámetros que no llevan asterisco (\*) son obligatorios y deberán registrarse cualquiera que sea la complejidad del helicóptero. Además, los parámetros indicados con asterisco (\*) se registrarán si los sistemas del helicóptero o la tripulación de vuelo emplean una fuente de datos de información sobre el parámetro para la operación del helicóptero. No obstante, pueden sustituirse por otros parámetros teniendo debidamente en cuenta el tipo de helicóptero y las características del equipo de registro.

2.2.2 Los siguientes parámetros satisfarán los requisitos para trayectoria de vuelo y velocidad:

- Altitud de presión
- Velocidad aerodinámica indicada
- Temperatura exterior del aire
- Rumbo



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

- Aceleración normal
- Aceleración lateral
- Aceleración longitudinal (eje de la aeronave)
- Hora o cronometraje relativo
- Datos de navegación\*: ángulo de deriva, velocidad del viento, dirección del viento, latitud/longitud
- Radioaltitud\*

**2.2.3** Si se dispone de más capacidad de registro FDR, se considerará la posibilidad de registrar la siguiente información adicional:

- a) otra información operacional obtenida de presentaciones electrónicas, tales como sistemas electrónicos de instrumentos de vuelo (EFIS), monitor electrónico centralizado de aeronave (ECAM) y sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor (EICAS); y
- b) otros parámetros del motor (EPR, N1, flujo de combustible, etc.).

**2.2.4** Los parámetros que cumplen los requisitos para los ADRS son los primeros siete parámetros que se enumeran en la Tabla C-3.

**2.2.5** De disponerse de mayor capacidad de registro en los ADRS, se considerará el registro de los parámetros 8 en adelante que figuran en la Tabla C-3.

### **2.3** Información adicional.

**2.3.1** El intervalo de medición, el intervalo de registro y la precisión de los parámetros del equipo instalado se verifican normalmente aplicando métodos aprobados por la autoridad certificadora competente.

**2.3.2** El explotador/propietario conservará la documentación relativa a la asignación de parámetros, ecuaciones de conservación, calibración periódica y otras informaciones sobre el funcionamiento/mantenimiento. La documentación será suficiente para asegurar que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información necesaria para efectuar la lectura de los datos en unidades de medición técnicas.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

**C/3 REGISTRADOR DE LA VOZ EN EL PUESTO DE PILOTAJE (CVR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE AUDIO EN EL PUESTO DE PILOTAJE (CARS).**

### **3.1 Cuándo iniciar y detener el registro.**

El CVR o CARS comenzará a registrar antes de que el helicóptero empiece a desplazarse por su propia potencia y continuará registrando hasta la finalización del vuelo, cuando el helicóptero ya no pueda desplazarse por su propia potencia. Además, dependiendo de la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR o CARS comenzará a registrar lo antes posible durante la verificación del puesto de pilotaje previa al arranque del motor, al inicio del vuelo, hasta la verificación del puesto de pilotaje que se realiza al finalizar el vuelo, inmediatamente después de que se apaga el motor.

### **3.2 Señales que deben registrarse.**

**3.2.1** El CVR registrará simultáneamente, en cuatro o más canales separados, por lo menos, lo siguiente:

- a) comunicaciones orales transmitidas o recibidas en la aeronave por radio;
- b) ambiente sonoro del puesto de pilotaje;
- c) comunicaciones orales de los miembros de la tripulación de vuelo en el puesto de pilotaje transmitidas por el intercomunicador, cuando esté instalado dicho sistema;
- d) señales orales o auditivas que identifiquen las ayudas para la navegación o la aproximación, recibidas por un auricular o altavoz; y
- e) comunicaciones orales de los tripulantes por medio del sistema de altavoces destinado a los pasajeros, cuando exista tal sistema.

**3.2.2** Recomendación.— La asignación de audio preferente para los CVR debería ser la siguiente:

- a) panel de audio del piloto al mando;
- b) panel de audio del copiloto;
- c) posiciones adicionales de la tripulación de vuelo y referencia horaria; y
- d) micrófono del área del puesto de pilotaje.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

**3.2.3** El CARS registrará simultáneamente, en dos o más canales separados, por lo menos lo siguiente:

- a) comunicaciones orales transmitidas o recibidas en el helicóptero por radio;
- b) ambiente sonoro del puesto de pilotaje; y
- c) comunicaciones orales de los miembros de la tripulación de vuelo en el puesto de pilotaje transmitidas por el intercomunicador del helicóptero, cuando esté instalado dicho sistema.

**3.2.4 Recomendación.**— La asignación de audio preferente para los CARS debería ser la siguiente:

- a) comunicaciones orales; y
- b) ambiente sonoro del puesto de pilotaje.

### **Apéndice “C/4”**

#### **REGISTRADOR DE IMÁGENES DE A BORDO (AIR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE IMÁGENES DE A BORDO (AIRS).**

##### **4.1 Cuándo iniciar y detener el registro.**

El AIR o AIRS comenzará a registrar antes de que el helicóptero empiece a desplazarse por su propia potencia y continuará registrando hasta la finalización del vuelo, cuando el helicóptero ya no pueda desplazarse por su propia potencia. Además, dependiendo de la disponibilidad de energía eléctrica, el AIR o AIRS comenzará a registrar lo antes posible durante la verificación del puesto de pilotaje previa al arranque del motor, al inicio del vuelo, hasta la verificación del puesto de pilotaje que se realiza al finalizar el vuelo, inmediatamente después de que se apaga el motor.

##### **4.2 Clases.**

**4.2.1** Un AIR o AIRS de Clase A capta el área general del puesto de pilotaje para suministrar datos complementarios de los registradores de vuelo convencionales.

*Nota 1* — Para respetar la privacidad de la tripulación, la imagen que se captará del puesto de pilotaje podrá disponerse de modo tal que no se vean la cabeza ni los hombros de los



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

*miembros de la tripulación mientras están sentados en su posición normal durante la operación de la aeronave.*

*Nota 2 — No hay disposiciones para los AIR o AIRS de Clase A en este documento.*

**4.2.2 Un AIR o AIRS de Clase B capta las imágenes de los mensajes de enlace de datos.**

**4.2.3 Un AIR o AIRS de Clase C capta imágenes de los tableros de mandos e instrumentos.**

*Nota.— Un AIR o AIRS de Clase C podrá considerarse un medio para registrar datos de vuelo cuando no sea factible, o bien cuando sea prohibitivamente oneroso registrarlos en un FDR, o cuando no se requiera un FDR.*

**Apéndice “C/5”**

**REGISTRADOR DE ENLACE DE DATOS (DLR).**

**5.1 Aplicaciones que se registrarán.**

**5.1.1** Cuando la trayectoria de vuelo del helicóptero haya sido autorizada o controlada mediante el uso de mensajes de enlace de datos, se registrarán en el helicóptero todos los mensajes de enlace de datos, tanto ascendentes (enviados al helicóptero) como descendentes (enviados desde el helicóptero). En la medida en que sea posible, se registrará la hora en la que se mostraron los mensajes en pantalla a los miembros de la tripulación de vuelo, así como la hora de las respuestas.

*Nota — Es necesario contar con información suficiente para inferir el contenido de los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos, y es necesario saber a qué hora se mostraron los mensajes a la tripulación de vuelo para determinar con precisión la secuencia de lo sucedido a bordo de la aeronave.*

**5.1.2** Se registrarán los mensajes relativos a las aplicaciones que se enumeran en la Tabla C-2. Las aplicaciones que aparecen sin asterisco (\*) son obligatorias, y deberán registrarse independientemente de la complejidad del sistema. Las aplicaciones que tienen asterisco (\*) se registrarán en la medida en que sea factible, según la arquitectura del sistema.

**Apéndice “C/6”**

**INSPECCIONES DE LOS SISTEMAS REGISTRADORES DE VUELO.**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

**6.1** Antes del primer vuelo del día, los mecanismos integrados de prueba para los registradores de vuelo y el equipo de adquisición de datos de vuelo (FDAU), cuando estén instalados, se controlarán por medio de verificaciones manuales y/o automáticas.

**6.2** Los sistemas FDR o ADRS, los sistemas CVR o CARS, y los sistemas AIR o AIRS, tendrán intervalos de inspección del registro de un año; con sujeción a la aprobación por parte de la autoridad reguladora apropiada, este período puede extenderse a dos años, siempre y cuando se haya demostrado la alta integridad de estos sistemas en cuanto a su buen funcionamiento y auto control. Los sistemas DLR o DLRS, tendrán intervalos de inspección del registro de dos años; con sujeción a la aprobación por parte de la autoridad reguladora apropiada, este período puede extenderse a cuatro años, siempre y cuando se haya demostrado la alta integridad de estos sistemas en cuanto a su buen funcionamiento y auto control.

**6.3** La inspección del sistema de registro se llevará a cabo de la siguiente manera:

**a)** el análisis de los datos registrados en los registradores de vuelo garantizará que se compruebe que el registrador funcione correctamente durante el tiempo nominal de grabación;

**b)** los registros del FDR o ADRS de un vuelo completo se examinarán en unidades de medición técnicas para evaluar la validez de los parámetros registrados. Se prestará especial atención a los parámetros procedentes de sensores del FDR o ADRS. No es necesario verificar los parámetros obtenidos del sistema ómnibus eléctrico de la aeronave si su buen funcionamiento puede detectarse mediante otros sistemas de la aeronave;

**c)** el equipo de lectura tendrá el soporte lógico necesario para convertir con precisión los valores registrados en unidades de medición técnicas y determinar la situación de las señales discretas;

**d)** se realizará un examen de la señal registrada en el CVR o CARS mediante lectura de la grabación del CVR o CARS. Instalado en la aeronave, el CVR o CARS registrará las señales de prueba de cada fuente de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para comprobar que todas las señales requeridas cumplan las normas de inteligibilidad;

**e)** siempre que sea posible, durante el examen se analizará una muestra de las grabaciones en vuelo del CVR o CARS, para determinar si es aceptable la inteligibilidad de la señal; y



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

## RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

f) se realizará un examen de las imágenes registradas en el AIR o AIRS reproduciendo la grabación del AIR o AIRS.

Instalado en la aeronave, el AIR o AIRS registrará imágenes de prueba de todas las fuentes de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para asegurarse de que todas las imágenes requeridas cumplan con las normas de calidad del registro.

g) se realizará un examen de los mensajes registrados en el DLR o el DLRS reproduciendo la grabación del DLR o DLRS.

6.4 Un sistema registrador de vuelo se considerará fuera de servicio si durante un tiempo considerable se obtienen datos de mala calidad, señales ininteligibles, o si uno o más parámetros obligatorios no se registran correctamente.

6.5 Se remitirá a las autoridades normativas, a petición, un informe sobre las inspecciones del registro para fines de control.

### 6.6 Calibración del sistema FDR:

a) para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al sistema FDR y que no se controlan por otros medios se hará una recalibración por lo menos cada cinco años, o de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de sensores para determinar posibles discrepancias en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios y asegurar que los parámetros se estén registrando dentro de las tolerancias de calibración; y

b) cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provienen de sensores especiales para el sistema FDR se efectuará una nueva calibración, según lo recomendado por el fabricante de los sensores, por lo menos cada dos años.

Tabla C-1 Características de los parámetros para registradores de datos de vuelo.

Número de serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de medición	Intervalo máximo de muestreo y registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	de	Resolución de registro

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

1	Hora (UTC cuando se disponga, si no, cronometraje relativo o sinc con hora GNSS)		24 horas	4	±0,125% por hora	1 segundo
2	Altitud de presión		-300 m (-1 000 ft) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave +1,500 m (+5 000 ft)	1	±30 m a ±200 m (±100 ft a ±700 ft)	1,5m (5ft)
3	Velocidad aerodinámica indicada		Según el sistema de medición y presentación para el piloto instalado	1	±3%	1 kt
4	Rumbo		360°	1	±2°	0,5°
5	Aceleración normal		-3 g a +6 g	0,125	± 0,09 g excluyendo error de referencia de ±0,045 g	0,004 g
6	Actitud de cabeceo		±75° o 100% del margen disponible, de estos valores el que sea mayor	0,5	±2°	0,5°
7	Actitud de balanceo		±180°	0,5	±2°	0,5°
8	Control de transmisión de radio		Encendido apagado (una posición discreta)	1	—	—
9	Potencia de cada motor		Intervalo total	1(por motor)	±2%	0,1% del intervalo total
10	Rotor principal: Velocidad del rotor principal		50-130%	0,51	±2%	0,3% del intervalo total
	Freno del rotor		Posición discreta		—	—
11	Acción del piloto y/oposición de la superficie de mando, mandos primarios (paso general, paso cíclico longitudinal, paso cíclico lateral, pedal del rotor de cola)		Intervalo total	0,5(se recomienda 0,25)	±2° salvo que se requiera especialmente una precisión mayor	0,5% del intervalo de operación

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

**RESOLUCION 022/2021**

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

12	Hidráulica de cada sistema (baja presión y selección)		Posiciones discretas	1	—	—
13	Temperatura exterior		Intervalo del sensor	2	±2°C	0,3°C
14*	Modo y condición de acoplamiento del piloto automático/mando automático de gases/ del AFCS		Combinación adecuada de posiciones discretas	1	—	—
15*	Acoplamiento del sistema de aumento de la estabilidad		Posiciones discretas	1	—	—

*Nota - Los 15 parámetros precedentes satisfacen los requisitos de los FDR de Tipo V.*

16*	Presión del aceite de la caja de engranajes principal		Según instalación	1	Según instalación	6,895 kN/m <sup>2</sup> (1 psi)
17*	Temperatura del aceite de la caja de engranajes principal		Según instalación	2	Según instalación	1°C
18	Aceleración de guiñada (o velocidad de guiñada)		±400°/segundo	0,25	±1,5% del intervalo máximo excluyendo error de referencia de ±5%	±2°/s
19*	Fuerza de la carga en eslinga		0 a 200% de la carga certificada	0,5	±3% del intervalo máximo	0,5% para la carga certificada máxima
20	Aceleración longitudinal		±1 g	0,25	±0,015 g excluyendo error de referencia de ±0,05 g	0,004 g
21	Aceleración lateral		±1 g	0,25	±0,015 g excluyendo error de referencia de ±0,05 g	0,004 g

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

22*	Altitud de radio altímetro		-6 m a 750 m (-20 ft a 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) o ±3% tomándose el mayor de estos valores por debajo de 150 m (500 ft) y ±5% por encima de 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) por debajo de 150 m (500 ft), 0,3 m (1 ft) +0,5% del intervalo máximo por encima de 150 m (500 ft)
23*	Desviación del haz vertical		Intervalo de señal	1	±3%	0,3% del intervalo total
24*	Desviación del haz horizontal		Intervalo de señal	1	±3%	0,3% del intervalo total
25	Pasaje por radiobaliza		Posiciones discretas	1	—	—
26	Advertencias		Posiciones discretas	1	—	—
27	Selección de frecuencia de cada receptor de navegación		Suficiente para determinar la frecuencia seleccionada	4	Según instalación	—
28*	Distancias DME 1 y 2		0-370 km (0-200 NM)	4	Según instalación	1,852 m (1 NM)
29*	Datos de navegación (latitud/longitud, velocidad respecto al suelo, ángulo de deriva, dirección del viento)		Según instalación	2	Según instalación	Según instalación
30*	Posición del tren de aterrizaje y del selector		Posiciones discretas	4	—	—

*Nota – Los 30 parámetros precedentes satisfacen los requisitos de los FDR de Tipo IV.*

31*	Temperatura del gas de escape del motor (T <sub>4</sub> )		Según instalación	1	Según instalación	
32*	Temperatura de admisión de la turbina (TIT/ITT)		Según instalación	1	Según instalación	

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

33*	Contenido de combustible		Según instalación	4	Según instalación	
34*	Tasa de variación de altitud		Según instalación	1	Según instalación	
35*	Detección de hielo		Según instalación	4	Según instalación	
36*	Sistema de vigilancia de vibraciones y uso del helicóptero		Según instalación	—	Según instalación	—
37	Modos de control del motor		Posiciones discretas	1	—	—
38*	Reglaje barométrico seleccionado (piloto y copiloto)		Según instalación	64 (se recomiendan 4)	Según instalación	0,1 mb (0,01 pulgada de mercurio)
39*	Altitud seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
40*	Velocidad seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
41*	Número de Match seleccionado (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
42*	Velocidad vertical seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
43*	Rumbo seleccionado (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

44*	Trayectoria de vuelo seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
45*	Altura de decisión seleccionada		Según instalación	4	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
46*	Formato de presentación EFIS (piloto y copiloto)		Posiciones discretas	4	—	—
47*	Formato de presentación multifunción/motor /alertas		Posiciones discretas	4	—	—
48*	Indicador de evento		Posiciones discretas	1	—	—
49*	Situación del GPWS/TAWS/GCAS (selección del modo de presentación del terreno, incluso situación de la presentación en recuadro,) y (alertas sobre el terreno, tanto precauciones como avisos y asesoramiento) y (posición del interruptor de encendido/apagado)	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Posiciones discretas	1	Según instalación	
50*	TCAS/ACAS (Sistema de alerta de tránsito y anticollisión/sistema anticollisión de a bordo) y (situación operacional)	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Posiciones discretas	1	Según instalación	
51*	Mandos primarios de vuelo – todas las	Solicitud de certificación	Intervalo total	0,125 (se recomienda	± 3% salvo que se requiera	0,5% del intervalo de operación

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

	fuerzas de acción del piloto	de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después		0,0625)	especialmente una mayor precisión	
52*	Centro de gravedad calculado	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Según instalación	64	Según instalación	1% del intervalo total
53*	Peso calculado del helicóptero	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Según instalación	64	Según instalación	1% del intervalo total

**Tabla C-2 Descripción de las aplicaciones para registradores de enlace de datos.**

Núm.	Tipo de aplicación	Descripción de la aplicación	Contenido del registro
1	<b>Inicio de enlace de datos</b>	Incluye cualquier aplicación que se utilice para ingresar o dar inicio a un servicio de enlace de datos. En FANS-1/A y ATN, se trata de la notificación sobre equipo para servicio ATS (AFN) y de la aplicación de gestión de contexto (CM), respectivamente.	<b>C</b>
2	<b>Comunicación Controlador/Piloto</b>	Incluye cualquier aplicación que se utilice para intercambiar solicitudes, autorizaciones, instrucciones e informes entre la tripulación de vuelo y los controladores que están en tierra. En FANS-1/A y ATN, se incluye la aplicación CPDLC.  Incluye además aplicaciones utilizadas para el intercambio de autorizaciones oceánicas (OCL) y de salida (DCL), así como la transmisión de autorizaciones de rodaje por enlace de datos.	<b>C</b>



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

3	<b>Vigilancia dirigida</b>	Incluye cualquier aplicación de vigilancia en la que se establezcan contratos en tierra para el suministro de datos de vigilancia. En FANS-1/A y ATN, incluye la aplicación de vigilancia dependiente automática —contrato (ADS-C). Cuando en el mensaje se indiquen datos sobre parámetros, dichos datos se registrarán, a menos que se registren en el FDR datos de la misma fuente.	C
4	<b>Información de vuelo</b>	Incluye cualquier servicio utilizado para el suministro de información de vuelo a una aeronave específica. Incluye, por ejemplo, servicio de informes meteorológicos aeronáuticos por enlace de datos (D-METAR), servicio automático de información terminal por enlace de datos (D-ATIS), aviso digital a los aviadores (D-NOTAM) y otros servicios textuales por enlace de datos.	C
5	<b>Vigilancia por radiodifusión de aeronave</b>	Incluye sistemas de vigilancia elemental y enriquecida, así como los datos emitidos por vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B). Cuando se indiquen en el mensaje enviado por el helicóptero datos sobre parámetros, dichos datos se registrarán, a menos que se registren en el FDR datos de la misma fuente.	M*
6	<b>Datos sobre control de las operaciones aeronáuticas</b>	Incluye cualquier aplicación que transmita o reciba datos utilizados para fines de control de operaciones aeronáuticas (según la definición de control de operaciones de la OACI).	M*

Clave:

C: Se registran contenidos completos.

M: Información que permite la correlación con otros registros conexos almacenados separadamente del helicóptero.

\*: Aplicaciones que se registrarán solo en la medida en que sea posible según la arquitectura del sistema.

**Tabla C-3 Características de los parámetros para sistemas registradores de datos de aeronave.**

Núm.	Parámetro	Intervalo mínimo de registro	Intervalo máximo de registros en segundos	Precisión mínima de registro	Resolución mínima de registro	Comentarios
------	-----------	------------------------------	---	------------------------------	-------------------------------	-------------

# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

1	Rumbo					Se prefiere el rumbo, si no está disponible, se registrará el índice de guiñada
	a) (Magnético o verdadero)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
	b) Índice de guiñada	$\pm 300^\circ/s$	0,25	$\pm 1\% +$ deriva de $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	
2	Cabeceo					Se prefiere la actitud de cabeceo, si no está disponible, se registrará el índice de cabeceo
	a) Actitud de cabeceo	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
	b) Índice de cabeceo	$\pm 300^\circ/s$	0,25	$\pm 1\% +$ deriva de $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	
3	Balaceo					Se prefiere la actitud de balaceo, si no está disponible, se registrará el índice de balaceo
	a) Actitud de balaceo	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
	b) Índice de balaceo	$\pm 300^\circ/s$	0,25	$\pm 1\% +$ deriva de $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	
4	Sistema de determinación de la posición:					Hora UTC preferible, si está disponible
	a) Tiempo	24 horas	1	$\pm 0,5^\circ$	$0,1^\circ$	
	b) Latitud/longitud	Latitud: $\pm 90^\circ$ Longitud: $\pm 180^\circ$	2 (1 si se dispone)	Según instalación ( $0,00015^\circ$ recomendado)	$0,00005^\circ$	
	c) Altitud	-300 m (-1 000 ft) a una altitud certificada máxima de aeronave de +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 si se dispone)	Según instalación ( $\pm 15$ m ( $\pm 50$ ft) recomendado)	1,5m (5 ft)	

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

	d) Velocidad respecto al suelo	0-1 000 kt	2 (1 si se dispone)	Según instalación (±5 kt recomendado)	1 kt	
	e) Derrota	0-360°	2 (1 si se dispone)	Según instalación (± 2° recomendado)	0,5°	
	f) Error estimado	Intervalo disponible	2 (1 si se dispone)	Según instalación	Según instalación	Se registrará si se tiene a la mano
5	Aceleración normal	- 3 g a + 6 g	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,09 g excluido un error de referencia de ±0,05 g recomendado)	0,004 g	
6	Aceleración longitudinal	±1g	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,015 g excluido un error de referencia de ±0,05 g recomendado)	0,004 g	
7	Aceleración lateral	±1g	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,015 g excluido un error de referencia de ±0,05 g recomendado)	0,004 g	
8	Presión estática externa (o altitud de presión)	34,4 hPa (1,02 in-Hg) a 310,2 hPa (9,16 in-Hg) o intervalo de sensores disponible	1	Según instalación [±1 hPa (0,3 in-Hg) o ±30 m (±100 ft) a ±210 m (±700 ft) recomendado]	0,1 hPa (0,03 in-Hg) o 1,5 m (5 ft)	

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

9	Temperatura exterior del aire (o la temperatura del aire total)	-50° a +90°C o intervalo de sensores disponible	2	Según instalación (±2°C recomendado)	1°C	
10	Velocidad de aire indicada	Según el sistema de medición instalado para la visualización del piloto o intervalo de sensores disponible	1	Según instalación (±3 % recomendado)	1 kt (0,5 kt recomendado)	
11	Velocidad del rotor principal (Nr)	50% a 130% o intervalo de sensores disponible	0,5	Según instalación	0,3% del intervalo total	
12	RPM del motor (*)	Totales, incluida la condición de sobre-velocidad	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	*Para helicópteros de émbolo
13	Presión de aceite del motor	Total	Por motor, por segundo	Según instalación (5% del intervalo total recomendado)	2% del intervalo total	
14	Temperatura del aceite del motor	Total	Por motor, por segundo	Según instalación (5% del intervalo total recomendado)	2% del intervalo total	
15	Flujo o presión del combustible	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	
16	Presión de admisión (*)	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	*Para helicópteros de émbolo

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

17	Parámetros de empuje/potencia / torque de motor requeridos para determinar el empuje/la potencia* de propulsión	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	0,1% del intervalo total	* Se registrarán parámetros suficientes (p. ej, EPR/N1 o torque/Np) según corresponda para el motor en particular, a fin de determinar la potencia.  Debería calcularse un margen de sobre-velocidad. Sólo para helicópteros con motores de turbina
18	Velocidad del generador de gas del motor (Ng) (*)	0-150%	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	*Sólo para helicópteros con motores de turbina
19	Velocidad de turbina de potencia libre (Nf) (*)	0-150%	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	*Sólo para helicópteros con motores de turbina
20	Cabeceo colectivo	Total	0,5	Según instalación	0,1% del intervalo total	
21	Temperatura del refrigerante (*)	Total	1	Según instalación (±5°C recomendado)	1°C	*Sólo para helicópteros con motores de émbolo
22	Voltaje principal	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	1 Voltio	
23	Temperatura de la cabeza de cilindro (*)	Total	Por cilindro, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	*Sólo para helicópteros con motores de émbolo

*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

24	Cantidad de combustible	Total	4	Según instalación	1% del intervalo total	
25	Temperatura de los gases de escape	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	
26	Voltaje de emergencia	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	1 Voltio	
27	Posición de la superficie de compensación	Total o cada posición discreta	1	Según instalación	0,3 % del intervalo total	
28	Posición del tren de aterrizaje	Cada posición discreta*	Por tren de aterrizaje, cada dos segundos	Según instalación		*Cuando sea posible, registrar la posición "replegado y bloqueado" o "desplegado y bloqueado"
29	Características innovadoras/únicas de la aeronave	Según corresponda	Según corresponda	Según corresponda	Según corresponda	

**Apéndice "k" Limitaciones del tiempo de vuelo y período de servicio de vuelo aplicable a los operadores aéreos.**

d) Eliminar párrafo 15.

*Nota – Esta eliminación no violenta lo establecido en el RAD 22.*

**Apéndice "L" Localización de un avión en peligro.**

**L/1 PROPÓSITO Y ALCANCE.**

La localización de un avión en peligro tiene por objeto establecer, en una medida razonable, el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM.



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

## L/2 OPERACIÓN.

**2.1** Un avión en peligro activará automática o manualmente la transmisión de información a partir de la cual el operador puede determinar su posición, y la información relativa a la posición contendrá una marcación de la hora. Esta transmisión también podrá activarse manualmente. El sistema que se utilice para la transmisión autónoma de la información relativa a la posición será capaz de transmitir dicha información en caso de falla de la energía eléctrica de la aeronave, por lo menos durante la duración completa prevista del vuelo.

**2.2** Una aeronave se encuentra en situación peligrosa cuando esté en un estado que podría dar lugar a un accidente si no se corrige el suceso relacionado con su actuación. La transmisión automática de información sobre la posición estará activa cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa. Esto aumentará la probabilidad de localizar el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM. Se alertará al operador cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa con un reducido porcentaje de falsas alertas. En caso de activación de un sistema de transmisión, la transmisión inicial sobre la posición comenzará inmediatamente o a más tardar cinco segundos después de detectarse el suceso de activación.

*Nota 1 — Los sucesos relacionados con la actuación de la aeronave pueden abarcar, entre otros, actitudes o condiciones de velocidad inhabituales, colisión con el terreno y pérdida total de empuje o propulsión en todos los motores, así como advertencias de la proximidad del terreno.*

*Nota 2 — Una alerta de socorro puede activarse aplicando criterios que pueden variar según la posición de la aeronave y la fase de vuelo. En la norma EUROCAE ED-237 — “Minimum Aviation System Performance Specification (MASPS) for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information” figura orientación adicional sobre la detección de un suceso en vuelo y los criterios de activación.*

**2.3** Cuando un operador de aeronaves o una dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATSU) tenga motivos para creer que una aeronave está en peligro, se establecerá coordinación entre ambos.

**2.4** El Estado del operador determinará las organizaciones que necesitan tener la información relativa a la posición de la aeronave en fase de emergencia. Estas organizaciones incluirán, como mínimo:

- a) dependencia(s) de servicios de tránsito aéreo (ATSU); y
- b) centro(s) coordinador(es) de salvamento SAR (RCC) y otros centros secundarios.



## Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 022/2021

QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.

*Nota 1 — Véanse en el RAD 11 los criterios de la fase de emergencia.*

*Nota 2 — Véanse en el RAD 12 las notificaciones requeridas en el caso de una fase de emergencia.*

2.5 Cuando se ha activado la transmisión autónoma de información relativa a la posición, sólo se podrá desactivar utilizando el mismo mecanismo que la activó.

2.6 La precisión de la información relativa a la posición satisfará, como mínimo, los requisitos relativos a la precisión de la posición prescritos para los ELT.

### Apéndice “M” Requisitos de Performance del Sistema Altimétrico para Operaciones en Espacio Aéreo RVSM

M/1

(Nota. — Véase la subsección 135.148a, literal (e))

1. Con respecto a los grupos de aviones cuyo diseño y fabricación sean nominalmente idénticos en todos los aspectos que podrían afectar a la exactitud de la performance de mantenimiento de altitud, la capacidad de performance de mantenimiento de altitud será tal que el error vertical total (TVE) para el grupo de aviones no sobrepase la media de 25 m (80 ft) en magnitud, y tendrá una desviación característica que no exceda de  $28 - 0,013z^2$  para  $0 < z < 25$  donde  $z$  es la magnitud del TVE promedio en metros, ó  $92 - 0,004z^2$  para  $0 < z < 80$  donde  $z$  está expresado en pies. Además, los componentes del TVE tendrán las siguientes características:

- a) El error medio del sistema altimétrico (ASE) del grupo no deberá exceder de 25 m (80 ft) en magnitud;
- b) La suma del valor absoluto del ASE medio, y de tres desviaciones características del ASE no deberán exceder de 75 m (245 ft); y
- c) Las diferencias entre el nivel de vuelo autorizado y la altitud de presión indicada efectivamente registrada durante el vuelo, serán simétricas respecto a una media de 0 m, con una desviación estándar que no excederá de 13,3 m (43,7 ft), y además, la disminución de la frecuencia de las diferencias con un aumento de la amplitud será al menos exponencial.

M/2

2. Los aviones con respecto a los cuales las características de la célula y del montaje del sistema altimétrico sean singulares, y por lo tanto no puedan clasificarse como pertenecientes



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 022/2021

**QUE APRUEBA LA ENMIENDA NÚMERO 7 DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 135) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES COMERCIAL, INTERNA E INTERNACIONAL.**

a un grupo de aviones abarcados por lo dispuesto en el párrafo 1, la capacidad de performance de mantenimiento de altitud será tal que los componentes del TVE del avión tengan las características siguientes:

- a) El ASE del avión no excederá de 60 m (200 ft) en magnitud en todas las condiciones de vuelo; y
- b) Las diferencias entre el nivel de vuelo autorizado y la altitud de presión indicada efectivamente registrada durante el vuelo, serán simétricas respecto a una media de 0 m, con una desviación característica que no excederá de 13,3 m (43,7 ft), y además, la disminución de la frecuencia de las diferencias con un aumento de la amplitud será al menos exponencial.

**SEGUNDO:** ORDENAR, a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves (DRRNA), 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.

**TERCERO:** DISPONER, que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento, una vez que la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves (DRRNA) realice la publicación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 135) Requisitos de Operación: Operaciones Comercial, Interna e Internacional, en la página web del IDAC, y su posterior remisión al Proceso SIG-001 “Información Documentada” del SIAGA.

**CUARTO:** INSTRUIR, 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 veintitrés (23) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021).

  
**Roman E. Caamaño**  
Director General



REC/BFC/prp/rh