

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

CUARTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD (RPEA/4)

**TAREA RPEA-4/15 – Asunto 4: LAR 91
Instrucciones de Aeronavegabilidad**

<p style="text-align: center;">Resumen</p> <p>Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo de la propuesta de desarrollo de los Capítulos sobre Instrucciones de Aeronavegabilidad de las Secciones I, II y III del LAR 91. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.</p>
<p style="text-align: center;">Referencias</p> <ul style="list-style-type: none">– Anexo 6– LAR 91 Propuesta presentada por el Comité Técnico– FAR 91– EASA– MCAR– Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP– Manual para los redactores de las LARs
<p style="text-align: center;">Conformación del grupo de tarea</p> <p>Relator: Vladimiro Silva. Experto: José Lopez.</p>
<p style="text-align: center;">Fecha límite para entregar la tarea</p> <p>El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del 20 de marzo de 2008.</p>

1. Introducción

1.1. En la RPEE/1, realizada en Lima, Perú del 4 al 6 de diciembre de 2006, se estableció la necesidad de desarrollar el LAR 91, sobre *Reglas de vuelo y operación general*. En este marco, dentro del

desarrollo de estos requisitos se encuentran los requisitos sobre Mantenimiento que debe seguir una aeronave para poder realizar un vuelo.

1.2. Durante la segunda quincena de enero del 2008 un grupo de expertos de operaciones, presentó una propuesta de estructura del LAR 91 en la cual se dividía en tres secciones principales al reglamento; la Sección I trataría de Aviones, la Sección II sobre Aviones grandes y turborreactores y la Sección III de Helicópteros.

1.3. En este sentido, el Comité Técnico preparó y arregló el desarrollo de los requisitos de Mantenimiento sobre Aplicación y Responsabilidad de las secciones I, II y III del LAR 91, los cuales responden a esta estructura.

2. Definición del problema

2.1. De acuerdo a la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, se dispone la necesidad de revisar y validar cada una de las secciones de los proyectos LAR en los paneles de expertos.

2.2. De acuerdo al borrador sobre la estructura del LAR 91, elaborado por expertos de operaciones, se ha considerado que cada Sección de este reglamento tendrá todos los requisitos necesarios para el mantenimiento de las aeronaves a las cuales se refiere la sección. Es así que la Sección I se trataran los temas de mantenimiento de Aviones, la Sección II sobre Aviones grandes y turborreactores y la Sección III de Helicópteros.

2.3. Con tal motivo, en el cuadro # 1 se incluyen las secciones que deberán ser revisadas por los expertos designados, utilizando los siguientes criterios para proponer su validación al Panel:

- a) Verificar que el texto cumple con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6.
- b) Verificar que se observen los principios de lenguaje claro.
- c) Verificar los reglamentos regionales para identificar oportunidades de mejora.
- d) Garantizar la armonización mundial y regional.

2.4. En caso que no se vea necesidad de enmendar los requisitos bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberá limitarse a recomendar al Panel la validación de la misma. En caso contrario, deberá sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.5. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por el Anexo 6 de OACI o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

2.6. Antes de considerar la incorporación de un nuevo requisito reglamentario ya sea una nueva sección, párrafo o subpárrafo, se deberá analizar la posibilidad de utilizar el mecanismo de Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) o Materiales Explicativos e Informativos (MEI), que puedan como Circular de Asesoramiento complementar el LAR correspondiente, en un desarrollo futuro.

Cuadro # 1	
LAR 91, Sección I, CAPÍTULO H- Mantenimiento	
Sección	Título de la Sección
91.1010	Instrucciones de Aeronavegabilidad
LAR 91, Sección II, CAPÍTULO F- Mantenimiento	
91.2410	Instrucciones de Aeronavegabilidad
LAR 91, Sección III, CAPÍTULO G- Mantenimiento	
91.3410	Instrucciones de Aeronavegabilidad

3. **Actividades y resultado de la tarea**

3.1 Para el desarrollo de esta tarea se debe analizar y estudiar la propuesta de desarrollo de estos requisitos que se encuentran en el **Apéndice A. Apéndice B y Apéndice C**; así como el análisis comparativo de los reglamentos regionales, a las normas FAR, EASA y MCAR. Para realizar este estudio se podrá utilizar los documentos numerados en la referencia así como los reglamentos nacionales vigentes en los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir la **Nota de Estudio 16**, para antes del **20 de marzo de 2007** conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de los requisitos enunciados en el Cuadro # 1 del LAR 91.

3.3 La propuesta formulada será analizada y evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad durante el desarrollo de la tercera reunión de trabajo a realizarse del 15 al 18 de abril de 2008 en Lima, Perú.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el Manual para los redactores de las LARs.

APÉNDICE A

LAR 91, SECCIÓN I, AVIONES
CAPÍTULO H – CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO

91.1010 Instrucciones de Aeronavegabilidad

- (a) El propietario o arrendador de un avión debe:
- (1) Cumplir con las instrucciones de aeronavegabilidad recomendadas por la Organización responsable del Diseño Tipo o, en el caso que esa organización haya desaparecido y no exista quien provea información de aeronavegabilidad, se debe realizar una inspección de 100 horas de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D del LAR 43, al menos una vez al año, para el caso de los aviones con una masa máxima certificada de despegue de hasta 5700 Kg
 - (2) Cumplir las Directrices de Aeronavegabilidad aplicables emitidas por el Estado de Diseño
- (b) El propietario arrendador de un avión para poder operarlo debe realizar las siguientes inspecciones:
- (1) Para operaciones IFR, una inspección del sistema de sistema altimétrico cada 24 meses, al menos;
 - (2) Para aeronaves equipadas con transponder, una inspección por funcionamiento cada 12 meses de este equipo;
 - (3) Para aeronaves equipadas con ELT, un chequeo por funcionamiento del ELT cada 12 meses;
 - (4) Para aeronaves equipadas con FDR, un chequeo de lectura de parámetros y funcionamiento cada 12 meses.
- (c) Un operador LAR 135 y LAR 121 debe cumplir los requisitos de inspección establecidos en esos Reglamentos.

APENDICE B

LAR 91, SECCIÓN II – AVIONES GRANDES Y TURBOREACTORES
CAPÍTULO F – CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO

91.2410 Instrucciones de Aeronavegabilidad

- (a) El propietario o arrendador de un avión grande o turboreactor debe:
- (1) Disponer de un programa de inspección aprobado por el Estado de Matrícula y cumplir con el mismo.
 - (3) Cumplir las Directrices de Aeronavegabilidad aplicables emitidas por el Estado de Diseño
- (b) El propietario arrendador de un avión para poder operarlo debe realizar las siguientes inspecciones:
- (1) Para operaciones IFR, una inspección del sistema de sistema altimétrico y sistema pitot estático cada 24 meses, al menos;
 - (2) Para aeronaves equipadas con transponder, una inspección cada 12 meses de este equipo;
 - (3) Para aeronaves equipadas con ELT, una verificación de funcionamiento del ELT cada 12 meses;
 - (4) Para aeronaves equipadas con FDR, una verificación funcionamiento y de lectura de parámetros cada 12 meses.
- (c) Un operador LAR 135 o LAR 121 debe cumplir los requisitos de inspección establecidos en esos Reglamentos

APÉNDICE C

LAR 91, SECCIÓN III – HELICOPTEROS
CAPÍTULO G – CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO

91.3410 Instrucciones de Aeronavegabilidad

(a) El propietario o arrendador de un helicóptero debe:

- (1) Cumplir el programa de mantenimiento recomendado por la Organización responsable del Diseño Tipo o, en el caso que esa organización haya desaparecido y no exista quien provea información de aeronavegabilidad, una inspección de 100 horas de acuerdo a lo establecido en el apéndice D del LAR 43 de esta parte, al menos una vez al año, para el caso de las aeronaves con una masa máxima certificada de despegue de hasta 2700 Kg
- (2) Disponer de un programa de inspección aprobado por el Estado de Matrícula y cumplir con el mismo para el caso de helicópteros una masa máxima certificada de despegue superior de 2700 Kg
- (3) Cumplir las Directrices de Aeronavegabilidad aplicables emitidas por el Estado de Diseño

(b) El propietario arrendador de un helicóptero para poder operarlo debe realizar las siguientes inspecciones:

- (5) Para operaciones IFR, una inspección del sistema de sistema altimétrico y sistema pitot estático cada 24 meses, al menos;
- (6) Para helicópteros equipados con transponder, una inspección cada 12 meses de este equipo;
- (7) Para helicópteros equipadas con ELT, una verificación de funcionamiento del ELT cada 12 meses;
- (8) Para helicópteros equipadas con FDR, una verificación funcionamiento y de lectura de parámetros cada 12 meses.

(c) Un operador LAR 135 debe cumplir los requisitos de inspección establecidos en ese Reglamento.