



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

Wilfredo Guspé Escobar
WILFREDO GUSPE ESCOBAR
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 522-2007-MTC/01
Reg N°: 173 Fecha: 05 OCT. 2009

Resolución Directoral N° 238-2009-MTC/12

Lima, 30 de setiembre del 2009

CONSIDERANDO:

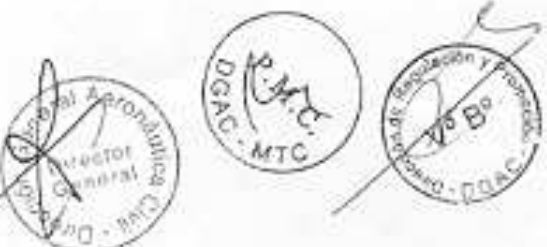
Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, siendo competente para aprobar y modificar las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP, conforme lo señala el literal c) del artículo 9° de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y el artículo 2° de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC;

Que, por su parte, el artículo 7° del citado Reglamento, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, con una antelación de 15 días calendario;

Que, en el marco de la revisión permanente de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, se ha propuesto modificaciones a la Parte 43 "Mantenimiento" de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú;

Que, dichas modificaciones antes de su aprobación y en cumplimiento de lo dispuesto en el citado artículo, deben ser puestas en conocimiento público a fin de recibir las sugerencias y aportes de los operadores, personal aeronáutico y público en general, siendo necesaria la expedición del acto correspondiente;

De conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil del Perú; Ley No. 27261 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC, la Directiva N° 003-2008-MTC/01, aprobada por Resolución Ministerial N° 191-2008-MTC/01, modificada por la Resolución Ministerial N° 342-2008-MTC/01; estando a lo opinado por la Dirección de Regulación y Promoción;



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprobar la difusión a través de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones www.mtc.gob.pe/dgac.html, del texto de modificación de la Parte 43 "Mantenimiento" de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

Regístrese y comuníquese



Ernesto López Mareovich
Director General de Aeronáutica Civil



**Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil**

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

RAP 43

MANTENIMIENTO

Nueva Edición

Referencias:

- *Anexo 8 de OACI - Aeronavegabilidad*
- *Ley de Aeronáutica Civil Nº 27261 y su Reglamento*

CAPÍTULO A GENERALIDADES

- 43.001 Definiciones
43.005 Aplicación

CAPÍTULO B RESPONSABILIDAD DE MANTENIMIENTO

- 43.100 Responsabilidades
43.105 Informe de condiciones no aeronavegables
43.110 Falsificación, reproducción o alteración de datos de mantenimiento.

CAPÍTULO C PERSONAL DE MANTENIMIENTO

- 43.200 Personas u organizaciones autorizadas a realizar mantenimiento
43.205 Personas u organizaciones autorizadas a realizar inspecciones en proceso
43.210 Personas u organizaciones autorizadas a emitir certificación de conformidad de Mantenimiento (CCM)

CAPÍTULO D REGLAS DE MANTENIMIENTO

- 43.300 Realización de mantenimiento
43.305 Requisitos de registros de mantenimiento

CAPÍTULO E CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO

- 43.400 Requisitos para la emisión de certificación de conformidad de mantenimiento
43.405 Requisitos de registros de certificación de conformidad de mantenimiento

APENDICES

- Apéndice 1. Criterios para la clasificación de modificaciones y/o reparaciones mayores
Apéndice 2. Alcance y detalles de ítems a ser considerados en inspecciones de 100 hrs.
Apéndice 3. Inspecciones y pruebas de sistema altimétrico
Apéndice 4. Inspecciones y pruebas del ATC Transponder

Capítulo A: Generalidades**43.001 Definiciones**

(a) Para los propósitos de esta Regulación, son de aplicación las siguientes definiciones:

(1) **Competencia:** Es la habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada.

(2) **Componente de aeronave:** Es todo equipo, instrumento, sistema, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave que, una vez instalado en ésta, es esencial para su funcionamiento.

(3) **Datos de mantenimiento:** Es cualquier dato aprobado o aceptado por la DGAC, que es necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.

(4) **Datos de mantenimiento aprobados:** Es cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la DGAC.

Las Especificaciones de los Certificados de Tipo y de los Certificados de Tipo Suplementarios, las Directrices de Aeronavegabilidad, los manuales de la organización que posee el certificado de tipo, cuando sea específicamente indicado, son datos de mantenimiento aprobados.

(5) **Datos de mantenimiento aceptables:** Es cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la DGAC y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento.

Los Manuales de Mantenimiento, el Manual de la OMA RAP 145 y las Circulares de Asesoramiento, son datos de mantenimiento aceptables.

(6) **Inspección:** Es el acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de mantenimiento.

(7) **Inspección en proceso:** Es una inspección que garantiza un nivel

adecuado de seguridad de un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave.

Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección requerida (RII), los cuales son definidos por el operador.

(8) **Mantenimiento:** Es la ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación.

(9) **Mantenimiento de línea:** Es la ejecución de los trabajos de mantenimiento sencillos realizados antes del vuelo para asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, y que incluyen la resolución de fallas (troubleshooting), corrección de defectos sencillos, cambio de componentes reemplazables en línea (LRU), mantenimiento y/o chequeos programados que comprendan inspecciones visuales para detectar condiciones insatisfactorias obvias y que no requieran inspecciones detalladas extensas.

Normalmente son las inspecciones de pre-vuelo, diarias, semanales e inspecciones tradicionalmente conocidas como chequeo "A" (básico) para aeronaves mayores de cinco mil setecientos (5,700) Kg. de masa máxima de despegue. Las inspecciones de cien (100) horas o anuales para aeronaves pequeñas son consideradas inspecciones de línea.

(10) **Modificación:** Una modificación de aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación.

(i) **Mayor:** Una modificación mayor significa un cambio de diseño de tipo que no está indicado en las especificaciones de la aeronave, del motor de la aeronave o de la hélice que pueda influir

notablemente en los límites de masa y centrado, resistencia estructural, performance, funcionamiento de los grupos motores, características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas.

- (ii) **Menor:** Una modificación menor significa una modificación que no sea mayor.

Nota: En algunos Estados se utiliza el término "modificación" en lugar de "alteración". Para los efectos de la RAP 43 los términos "modificación" y "alteración" se utilizan como sinónimos.

- (11) **Reparación:** Una reparación de aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño que tiene por objeto restaurarlo a un estado de aeronavegabilidad y asegurarse de que la aeronave siga respetando los aspectos de diseño de los requisitos de aeronavegabilidad utilizados para la emisión de un certificado de tipo para dicho tipo de aeronave o componente de aeronave después que se haya dañado o haya sufrido de desgaste:

- (i) **Mayor:** Es toda reparación de aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas
- (ii) **Menor:** Una reparación menor significa una reparación que no sea mayor.

43.005 Aplicación

- (a) Excepto lo establecido en el Párrafo (b) de esta Sección, esta Regulación prescribe las reglas que rigen el mantenimiento de cualquier aeronave y sus componentes de aeronave con un Certificado de Aeronavegabilidad emitido por la DGAC.
- (b) Esta Regulación no aplica para aeronaves experimentales.

Capítulo B: Responsabilidad de Mantenimiento**43.110 Falsificación, reproducción o alteración de registros de mantenimiento****43.100 Responsabilidades**

Toda persona u organización que realice mantenimiento, inspección en proceso o emita una certificación de conformidad de mantenimiento es responsable de la tarea que realice.

43.105 Informe de condiciones no aeronavegables

- (a) Toda persona que es responsable de emitir la certificación de conformidad de mantenimiento debe informar a la DGAC, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al operador o propietario de la aeronave, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave.
- (b) Los informes deben ser realizados en la forma y manera indicada por la DGAC y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de su conocimiento.
- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable.

- (a) Ninguna persona u organización realizará anotaciones, alteraciones o reproducciones fraudulentas en los requisitos de mantenimiento o informes requeridos por ésta Regulación o en aquellos archivados o usados, para demostrar cumplimiento con cualquier requerimiento de esta Regulación.
- (b) La realización de un acto prohibido por parte de cualquier persona u organización de acuerdo con lo indicado en el párrafo (a) de esta Sección, será motivo para suspender o revocar cualquier autorización, certificación o licencia otorgada por la DGAC.

Con formato: Sangría:
Izquierda: 0 cm, Sangría
francesa: 0,63 cm

Capítulo C: Personal de mantenimiento**43.200 Personas u organizaciones autorizadas a realizar mantenimiento**

(a) Solamente las siguientes personas y organizaciones pueden realizar mantenimiento de acuerdo a sus atribuciones:

- (1) Una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), certificada bajo la RAP 145 y de acuerdo a su lista de capacidad aprobada.
- (2) El titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, otorgada o convalidada por la DGAC y de acuerdo a los alcances de su licencia.
- (3) Una persona que trabaja bajo la supervisión del titular de una licencia de Mecánico de mantenimiento de aeronaves otorgada o convalidada por la DGAC, o bajo la supervisión de una OMA certificada bajo la RAP 145.

43.205 Personas u organizaciones autorizadas a realizar inspecciones en proceso

(a) Las siguientes personas u organizaciones pueden realizar inspecciones en proceso:

- (1) Una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), certificada bajo la RAP 145 de acuerdo a su lista de capacidad aprobada.
- (2) El titular de una licencia de Mecánico de mantenimiento de aeronaves otorgada o convalidada por la DGAC y de acuerdo a los alcances de su licencia.

(b) La persona que realiza inspecciones en proceso en las aeronaves y componentes de aeronaves debe:

- (1) Tener adecuada calificación y competencia que garantice la apropiada realización de la inspección en proceso, asegurando buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de todos los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes;
- (2) Estar adecuadamente familiarizado con los requerimientos de esta Regulación y con los métodos y técnicas de inspección, prácticas, equipo y herramientas para determinar la aeronavegabilidad de las aeronaves

o componentes de aeronave que son objeto de una inspección en proceso; y

- (3) poseer habilidad en el uso de los diferentes tipos de equipos para desarrollar la inspección en proceso.

43.210 Personas u organizaciones autorizadas a emitir certificación de conformidad de mantenimiento (CCM)

(a) Solamente las siguientes personas y organizaciones pueden emitir una certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) a una aeronave o componente de aeronave después que ha sido sometido a mantenimiento:

- (1) Una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) certificada bajo la RAP 145, conforme a los alcances de su lista de capacidad aprobada, de acuerdo con la RAP 145.605(d).
- (2) El titular de una licencia de Mecánico de mantenimiento de aeronaves otorgada o convalidada por la DGAC, para aeronaves de masa máxima certificada de despegue menor de cinco mil setecientos (5,700) Kg. que realizan operaciones de acuerdo con la RAP 91 y limitado a servicios de mantenimiento de línea, servicios de mantenimiento hasta inspecciones de cien (100) horas o equivalente y las acciones correctivas derivadas de complejidad equivalente, excepto la ejecución de reparaciones mayores y modificaciones mayores.

(b) La persona que emite certificación de conformidad de mantenimiento en las aeronaves y componentes de aeronaves debe:

- (1) Tener calificación y competencia adecuada para garantizar la emisión apropiada del certificado de conformidad de mantenimiento, asegurando buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de todos los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes.
- (2) Estar adecuadamente familiarizado con los requerimientos de esta Regulación y con los métodos y técnicas de inspección, prácticas, equipo y herramientas para determinar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronave que son objeto de la certificación de conformidad de mantenimiento.

- (3) Tener experiencia real en mantenimiento de aeronave o componentes de aeronaves en un período de seis (6) meses, en los últimos dos (2) años.

Nota: Para los propósitos de este subpárrafo, "adquisición de experiencia real en mantenimiento de aeronave o componentes de aeronaves" se considera que la persona ha trabajado en un ambiente de mantenimiento de dicha aeronave o componentes de aeronaves y que haya emitido certificados de conformidad de mantenimiento y/o haya realizado tareas efectivas de mantenimiento como mínimo en algunos de los tipos de sistemas de aeronave o componentes de aeronaves.

Capítulo D: Reglas de Mantenimiento**43.300 Realización de mantenimiento**

(a) Cada persona u organización que realice mantenimiento en una aeronave o componente de aeronave debe usar:

- (1) Métodos, técnicas y prácticas que estén especificadas en los datos de mantenimiento vigentes para la aeronave y componente de aeronave, según sea aplicable.
- (2) Métodos, técnicas y prácticas equivalentes que sean aceptables para la DGAC.
- (3) Instalaciones y facilidades apropiadas para el desensamblaje, inspección y ensamblaje de las aeronaves y componentes de aeronaves para todo trabajo a ser realizado.
- (4) Herramientas, equipamiento y equipos de prueba especificados en los datos de mantenimiento de la organización de diseño.
- (5) Equipos y herramientas calibradas de acuerdo a un estándar e intervalo aceptable por la DGAC, cuando sean utilizados para realizar una determinación de aeronavegabilidad.

(b) Una persona u organización que requiera efectuar una modificación mayor o reparación mayor solo debe comenzar los trabajos si dispone de los datos de mantenimiento aprobados por la DGAC:

(c) Los datos de mantenimiento utilizados para modificaciones y reparaciones menores deben ser aceptables para la DGAC.

43.305 Requisitos de registros de mantenimiento

(a) Una persona que realice mantenimiento sobre una aeronave o componente de aeronave debe, una vez completado el mantenimiento satisfactoriamente, anotar en el registro de mantenimiento correspondiente lo siguiente:

- (1) Tipo de inspección o tarea de mantenimiento realizada y extensión de la misma;
- (2) Las horas totales y ciclos totales de la aeronave o componente de aeronave, especificando las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave o el número de parte y el

número de serie del componente de aeronave;

- (3) una descripción detallada de la inspección o de las tareas de mantenimiento realizadas;
 - (4) la referencia a los datos de mantenimiento utilizados aceptables para la DGAC;
 - (5) fecha de iniciación y término de las inspecciones o de las tareas de mantenimiento efectuadas;
 - (6) identificación, nombre y firma de persona que efectuó servicio de mantenimiento; e
 - (7) identificación, nombre y firma de persona que efectuó la inspección en proceso.
- (b) Además de lo requerido en el párrafo (a) para el registro de las modificaciones o reparaciones menores se debe entregar como mínimo una copia al propietario o explotador de la aeronave de:
- (1) La constancia de que la modificación o reparación ha sido clasificada como menor;
 - (2) Los registros de la localización de la misma en la aeronave;
 - (3) Los registros del cambio de masa y centrado, si es importante, y los registros de la certificación de conformidad de mantenimiento realizada luego de su instalación.

← Con formato: Sangría:
Izquierda: 0,63 cm, Sangría
francesa: 0,95 cm,
Tabulaciones: 1,59 cm,
Izquierda

Capítulo E: Conformidad de Mantenimiento**43.400 Requisitos para la emisión de certificación de conformidad de mantenimiento**

- (a) Una persona u organización que cumple los requerimientos de la Sección 43.300 debe certificar la conformidad de mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave después de un servicio de mantenimiento, luego que ha verificado que:
- (1) Todas las tareas de mantenimiento han sido realizadas en concordancia con este Regulación;
 - (2) Toda inspección en proceso haya sido realizada por una persona con adecuada competencia y con licencia específica otorgada o convalidada por la DGAC;
 - (3) Los trabajos se han realizado con personal competente, en instalaciones adecuadas, utilizando materiales y componentes de aeronave aprobados y trazables, con datos de mantenimiento aplicables y actualizados y con las herramientas y equipos calibrados y de acuerdo a lo establecido por el fabricante;
 - (4) Las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos en esta Regulación han sido realizados;
 - (5) Las modificaciones y reparaciones mayores hayan sido realizadas en base a datos aprobados por la DGAC; y
 - (6) El registro del formulario de modificaciones y reparaciones mayores haya sido completado.

43.405 Requisitos sobre registros de certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno)

- (a) La certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) se completará y firmará en el registro técnico de la aeronave o componente de aeronave, para certificar que el trabajo de mantenimiento realizado se completó satisfactoriamente de acuerdo con los datos de mantenimiento actualizados.
- (b) La conformidad de mantenimiento contendrá una certificación donde se indique:
- (1) Los detalles básicos del mantenimiento realizado, incluyendo una referencia detallada de los datos de mantenimiento actualizados;

- (2) La fecha en se completó dicho mantenimiento;
- (3) El nombre de la persona que emite la certificación; y (4) El número de la licencia específica otorgada o convalidada por la DGAC.

Eliminado: ¶

- (c) Un componente que recibió mantenimiento sin estar instalado en la aeronave requiere que se le emita un certificado de conformidad de mantenimiento (Formulario RAP 001 o equivalente) por ese mantenimiento y que se emita otra certificación de conformidad de mantenimiento al momento de instalarse en la aeronave.
- (d) Una persona u organización que sea responsable de emitir una certificación de conformidad de mantenimiento de una aeronave debe anotar en los registros correspondientes la siguiente información:
- (1) Si la aeronave se encuentra en condición de aeronavegabilidad y puede emitirse la certificación de conformidad de mantenimiento, se colocará la siguiente frase o declaración: "Certifico que la aeronave (identificación) ha sido inspeccionada de acuerdo con la tarea (colocar tipo de tarea) y se certifica que los trabajos de mantenimiento efectuados han sido completados de manera satisfactoria y según datos aceptables o aprobados".
 - (2) Si la aeronave no es aprobada para la emisión de un certificado de conformidad de mantenimiento debido al no cumplimiento del mantenimiento necesario, se debe incluir la siguiente declaración: "Certifico que la aeronave (identificación) ha sido inspeccionada de acuerdo con la tarea (colocar tipo de tarea)" y una lista de las discrepancias e ítems de condición de no aeronavegabilidad son entregados a propietario u explotador. Para aquellos ítems que puedan estar no operativos bajo la RAP 91, se debe colocar una placa sobre cada instrumento y/o control en la cabina como "No operativo".

Apéndice 1**CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE MODIFICACIONES Y/O REPARACIONES MAYORES**

| |
|--|
| Instrucciones |
| <p>Por favor, lea cuidadosamente las siguientes instrucciones:</p> <p>En los criterios que siguen se enumeran las decisiones que es necesario adoptar para evaluar si una modificación o reparación es mayor o menor.</p> <p>Es necesario dar a las preguntas la respuesta "sí" o "no". Una respuesta afirmativa a cualquier pregunta concreta determina que la modificación o reparación debe clasificarse como mayor.</p> <p>Respecto a cada asunto debe determinarse si la modificación o reparación propuesta tendrá más efectos despreciables.</p> |
| Tema |
| <p>Generalidades:</p> <p>a) ¿Se realiza la modificación o reparación como método alterno de cumplimiento de una Directriz de Aeronavegabilidad o documento equivalente?</p> |
| <p>Masa y Equilibrio:</p> <p>(a) ¿Constituye la modificación o reparación una revisión de las limitaciones aprobadas respecto a la masa o a los límites para los valores del centro de gravedad?</p> <p>(b) ¿Exige la modificación o reparación instalar lastre u otros métodos para mantener el centro de gravedad dentro de los límites aprobados?</p> |
| <p>Performance y Características de vuelo:</p> <p>¿Implica la modificación o reparación que se altere la configuración de la aeronave de forma que:</p> <p>a) Aumenta la resistencia al avance;</p> <p>b) Se altera el empuje o la potencia;</p> <p>c) Varía la estabilidad o la manejabilidad;</p> <p>d) Induzca flameo o vibraciones; o</p> <p>e) Altera las características de entrada en pérdida hasta tal punto que exija análisis o ensayos.</p> |
| <p>Resistencia Estructural:</p> <p>a) ¿Se aplica la modificación o reparación a un componente principal de la estructura de la aeronave tal como la célula, larguerillos, largueros, o revestimiento tensado?</p> <p>b) ¿Se aplica la modificación o reparación a un elemento estructural como parte de una evaluación de la tolerancia a los daños o fatiga a prueba de fallas?</p> <p>c) ¿Se trata de una penetración o modificación de conductos de presión?</p> <p>d) ¿Implica la modificación o reparación que se instale un elemento de masa que exija una nueva evaluación de la estructura?</p> <p>e) ¿Implica la modificación o reparación que se instale o altere un sistema de retención o fijación para el almacenamiento de artículos de masa importante?</p> <p>f) ¿Implica la modificación o reparación de la estructura soporte de carga de asientos, guarniciones de seguridad u otros medios de fijación, o cualquier otro equipo de sujeción de los ocupantes?</p> <p>g) ¿Implica la modificación o reparación la sustitución de materiales?</p> |

Funcionamiento de los grupos motores:

a) ¿Influye notablemente la modificación o reparación en los grupos motores, las hélices o sus accesorios?

Otras cualidades que influyen en la aeronavegabilidad:

a) ¿Se aplica la modificación o reparación de equipos respecto al cual no existen normas de performance que hayan sido aprobadas o aceptadas por la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones?

b) ¿Influye la modificación o reparación en la probabilidad de condición de falla que podrían deteriorar o impedir la continuación del vuelo o del aterrizaje en condiciones de seguridad?

c) ¿Influye la modificación o reparación en la visibilidad del piloto o disminuye su capacidad de mando de la aeronave?

d) ¿Implica la modificación o reparación que se altere la disposición interior o los materiales de la cabina?

e) ¿Influye la modificación o reparación en los sistemas de presurización de la cabina o en el suministros de oxígeno para respirar?

f) ¿Se aplica la modificación o reparación a los mandos de vuelo o al piloto automático?

g) ¿Se aplica la modificación o reparación a los componentes críticos o esenciales del sistema eléctrico tales como generadores, alternadores, inversores, baterías, colectores o dispositivos de protección y control de colectores?

h) ¿Influye la modificación o reparación en los instrumentos o indicadores o sus subsistemas que proporcionan información para la navegación?

i) ¿Influye la modificación o reparación en instrumentos o indicadores o subsistemas que proporcionan información esencial o crítica relativa a la condición de la aeronave?

j) ¿Influye la modificación o reparación en una placa reglamentaria?

k) ¿Afecta la modificación o reparación a datos aprobados que figuran en el manual de vuelo o en un documento equivalente?

Otras cualidades que influyen en las características ambientales:

a) ¿Constituye la modificación una alteración de las características de ruido o emisión de gases de la aeronave?

Prácticas no normalizadas:

a) ¿Influye la modificación o reparación en prácticas o procedimientos que son nuevos o que no han sido demostrados para la aplicación propuesta?

Apéndice 2

ALCANCE Y DETALLE DE LOS ÍTEMES (según sea aplicable a la aeronave en particular) A SER INCLUIDOS EN LAS INSPECCIONES DE CIEN (100) HORAS

Nota.- Este apéndice se aplica cuando los manuales de mantenimiento de la aeronave no han desarrollado esta prueba.

Cada persona que realice una inspección de cien (100) Hrs. requerida por la RAP 91 debe cumplir con lo siguiente:

- (a) Antes de la inspección, deberá limpiar totalmente la aeronave y su/s motor/es.
- (b) Desmontará o abrirá todas las tapas de inspección, puertas de acceso, carenados y los capots de los motores.
- (b) Inspeccionará cuando sea aplicable los siguientes componentes del fuselaje y del grupo de la célula:
 - (1) Entelado y/o recubrimiento por deterioros, o deformaciones u otra evidencia de falla, y fijaciones defectuosas o inseguras de los soportes.
 - (2) Sistemas y componentes para determinar la instalación incorrecta, defectos visibles u operación incorrecta; y
 - (3) Envoltura, tubos de gas, tanques de lastre y partes relacionadas, para determinar condiciones defectuosas.
- (c) Inspeccionará los siguientes componentes (donde sea aplicable) de la cabina de pasajeros y puesto de pilotaje:
 - (1) Condición general por falta de limpieza y equipamiento suelto que pudiesen trabar los controles.
 - (2) Asientos y cinturones de seguridad por mala condición y defectos aparentes.
 - (3) Ventanas y parabrisas por deterioración y ruptura.
 - (4) Instrumentos para determinar si el estado, montaje, marcación es defectuosa y (cuando sea aplicable) la operación inadecuada.
 - (5) Controles de vuelo y motor por instalación y operación inapropiada.
 - (6) Baterías para determinar si es correcta su instalación y carga.
 - (7) Todos los sistemas por instalación inadecuada, malas o deficientes condiciones generales, defectos obvios y aparentes, e inseguridad en la sujeción.
- (d) Verificará (donde sea aplicable) los componentes del motor y carenados:
 - (1) Sección del motor por signos evidentes de fuga de aceite, combustible o líquido hidráulico y para determinar, si es posible, los orígenes de dichas fugas.
 - (2) Pernos y tuercas para verificar si el torque es el correcto y por defectos obvios.
 - (3) Interior del motor para la verificación de la compresión de los cilindros y por presencia de partículas metálicas o cuerpos extraños en los filtros, mayas de drenaje y en el tapón de drenaje del sumidero. Si ocurre una compresión débil, debido a condiciones internas y tolerancias inadecuadas.
 - (4) Bancada del motor para la verificación de fisuras, juegos en las tomas de la bancada y verificación del correcto ajuste de la bancada.
 - (5) Amortiguadores flexibles de vibración por estado y deterioro.
 - (6) Controles del motor para la verificación de defectos, inadecuado recorrido e incorrecto aseguramiento;
 - (7) Cañerías, mangueras y abrazaderas para la verificación de fugas, deterioro y sujeción adecuada.
 - (8) Caños de escape para verificación de fisuras, defectos, y/o acoples inapropiados.
 - (9) Accesorios por defectos aparentes en la seguridad de su montaje.

- (10) Todos los sistemas para la verificación de instalación inapropiada, condición general pobre, defectos, y acoples inseguros.
- (11) Capots por fisuras y defectos.
- (e) Inspeccionará (donde sea aplicable) los siguientes componentes del grupo del tren de aterrizaje:
 - (1) Todas las unidades para la verificación por malas condiciones y acoples inseguros.
 - (2) Los dispositivos de absorción de vibraciones (amortiguadores) para la verificación de nivel de fluido inadecuado.
 - (3) Los sistemas articulados, vigas y miembros estructurales: para la verificación de desgaste indebido o excesivo debido a fatiga y deformación.
 - (4) El mecanismo de retracción y bloqueo por operación inadecuada.
 - (5) Las líneas hidráulicas por fugas.
 - (6) El sistema eléctrico por operación inapropiada de los interruptores.
 - (7) Las ruedas por verificación de fisuras, defectos, condiciones de sujeción y condición de los cojinetes.
 - (8) Los neumáticos para la verificación de desgaste excesivo y cortes.
 - (9) Los frenos por verificación de ajuste inadecuado; y
 - (10) Los flotantes y deslizadores por la verificación de la sujeción insegura y defectos obvios y aparentes.
- (f) Verificará (donde sea aplicable) todos los componentes del ala y el conjunto de la sección central por condición general, deterioro del entelado o recubrimiento, deformación, evidencia de falla e inseguridad de fijación.
- (g) Verificará (donde sea aplicable) todos los componentes y sistemas que hacen el conjunto completo de empenaje por condición general, deterioro del entelado o recubrimiento, distorsión, evidencia de fallas, evidencia de instalación inadecuada del componente, y operación impropia del sistema.
- (h) Verificará (donde sea aplicable) los siguientes componentes del grupo de hélices:
 - (1) El conjunto de las hélices por verificación de fisuras, abolladuras, grietas o pérdidas de aceite.
 - (2) Los pernos por verificación de torque inapropiado y pérdida de seguridad.
 - (3) Los dispositivos de antihielo por verificación de inadecuada operación y defectos obvios.
 - (4) Los mecanismos de control por verificación de inadecuada operación, montaje inseguro y desplazamiento restringido.
- (i) Inspeccionará (donde sea aplicable) los siguientes componentes del grupo de radio:
 - (1) El equipo electrónico, de radio y de navegación aérea, por verificación de la inadecuada instalación y montaje inseguro.
 - (2) El cableado y conductos eléctricos por verificación de inadecuado tendido, inseguridad en el montaje, y defectos obvios.
 - (3) El blindaje y conexión eléctrica por instalaciones inapropiadas y malas condiciones.
 - (4) Las antenas incluyendo los mástiles de las antenas por malas condiciones, montaje inseguro, e inadecuada operación.
- (j) Inspeccionará (si es aplicable) cada conjunto misceláneo instalado que no está cubierto por esta lista, por instalación y operación inapropiada.

Apéndice 3

INSPECCIONES Y PRUEBAS DE SISTEMA ALTIMÉTRICO

Nota.- Este apéndice se aplica cuando los manuales de mantenimiento de la aeronave no han desarrollado esta prueba.

Cada persona que realice pruebas e inspecciones del sistema altimétrico requeridas por la RAP 91 debe cumplir con lo siguiente:

(a) Sistema de presión estática:

- (1) Asegurar que la línea esté libre de humedad interna y obstrucciones.
- (2) Determinar que la pérdida está dentro de las tolerancias establecidas en las RAP 23 o RAP 25, conforme aplique.
- (3) Determinar que el calefactor de toma estática (si se instaló) esté funcionando.
- (4) Asegurarse de que no existen modificaciones o deformaciones de la superficie de la aeronave que puede afectar la relación entre la presión del aire en el sistema de presión estática, y el valor verdadero de la presión estática del medio ambiente en cualquier condición de vuelo.

(b) Altímetro:

- (1) Debe ser probado por una Organización de mantenimiento aprobada y calificada.

Debe ser probado de acuerdo con los siguientes subpárrafos y a no ser que se especifique de otro modo, cada prueba de funcionamiento debe ser realizada con el instrumento sometido a vibración.

Cuando las pruebas son realizadas en condiciones de temperatura ambiente sustancialmente diferente de 25 °C, las tolerancias deben ser incrementadas para la variación de las condiciones especificadas:

- (i) **Error de escala:** con la escala de presión barométrica ajustada en 1013,2 hPa (29.92 pulgadas de Hg), el altímetro deberá ser sometido sucesivamente a las presiones correspondientes a la altitud especificada en la Tabla I hasta la altitud máxima que normalmente se espera de la operación de la aeronave donde el altímetro ha de ser instalado.

La reducción de la presión debe ser llevada a cabo a una velocidad que no exceda los 20,000 pies por minuto, hasta aproximadamente los 2,000 pies del punto de prueba. El punto de prueba deberá aproximarse hasta un régimen compatible con el equipo de prueba. El altímetro debe ser mantenido a la presión correspondiente en cada punto de prueba al menos por 1 minuto y no más de 10 minutos, antes de tomar la lectura.

El error en todos los puntos de prueba no deberá exceder las tolerancias especificadas en Tabla I.

- (ii) **Histéresis:** La prueba de histéresis debe comenzar no más de 15 minutos después de la exposición inicial del altímetro a la presión correspondiente al límite superior de la prueba de error de escala descrita en el subpárrafo (i); mientras el altímetro está a esta presión, la prueba de histéresis debe comenzar.

La presión debe ser incrementada a una razón entre 5,000 y 20,000 pies por minuto aproximadamente, hasta alcanzar los 3,000 pies del primer punto de prueba (50% de la altitud máxima). Luego, la aproximación al punto de prueba debe ser hecha manteniendo una razón aproximada de 3,000 pies por minuto. El altímetro, debe ser mantenido a esta presión por lo menos durante 5 minutos, pero no más de 15 minutos antes de que se tome la lectura.

Después de haber sido tomada la lectura, la presión debe ser incrementada aún más, en la misma forma anterior, hasta que se alcance la presión correspondiente al segundo punto de prueba (40 % de la altitud máxima). El altímetro debe ser mantenido a esta presión al menos por 1 minuto, pero no más de 10 minutos antes que la lectura sea tomada. Después que la lectura sea tomada, la presión debe continuar incrementándose en la misma forma anterior, hasta que se alcance la presión atmosférica.

La lectura del altímetro en cualquiera de los dos puntos de prueba no debe diferir mucho más de la tolerancia especificada en la Tabla II de la lectura del altímetro para la

correspondiente altitud registrada durante la prueba de error de escala prescrita en el párrafo (b)(i).

- (iii) **Efecto posterior:** No más de 5 minutos después de la finalización de la prueba de histéresis descrita en (b) (ii), la lectura del altímetro (corregido por cualquier cambio de presión atmosférica) no debe diferir de la lectura de la presión atmosférica original en valores mayores a los de tolerancia especificados en Tabla II, durante el intervalo de 1 minuto.
 - (iv) **Fricción:** El altímetro debe ser sometido a un régimen continuo de disminución de la presión de aproximadamente 750 pies por minuto. A cada altitud listada en la Tabla III, el cambio en la lectura de la aguja indicadora, después de la vibración, no deberá exceder a la correspondiente tolerancia indicada en la Tabla III.
 - (v) **Pérdida (Fuga) de la caja:** La pérdida (fuga) de la caja del altímetro, cuando la presión dentro de él corresponda a una altitud de 18,000 pies, no debe cambiar la lectura del altímetro en un valor mucho mayor que la tolerancia indicada en la Tabla II durante un intervalo de 1 minuto.
 - (vi) **Error de escala barométrica:** A presión atmosférica constante, la escala barométrica debe ser ajustada a cada una de las presiones (dentro del rango de ajuste) que estén listadas en la Tabla IV y debe causar que la aguja indique la diferencia de presión equivalente indicada en la Tabla IV, con una tolerancia de 25 pies.
- (2) Los altímetros que son parte de un sistema de computación de datos aerodinámicos, o que tienen incorporado internamente un sistema de corrección de datos aerodinámicos, deben ser probados de manera y de acuerdo con las especificaciones desarrolladas por el fabricante, si éstas son aceptadas por la DGAC.

(c) Equipo automático de información, de presión, de altitud y el sistema integrado de prueba del ATC Transponder:

La prueba debe ser llevada a cabo por una persona calificada bajo las condiciones especificadas en el párrafo (a).

La medición del sistema automático de presión altitud a la salida del ATC Transponder, cuando es interrogado en Modo C, debe ser realizada sobre un número suficiente de puntos de prueba, para asegurarse que el equipo de registro de altitud, el altímetro y el transponder cumplen con las funciones deseadas al ser instalados en la aeronave.

La diferencia entre la información de salida automática y la indicada en el altímetro no debe exceder de +/- 38.1 m. (125 pies).

(d) Registros:

Se debe cumplir con lo convenido en la RAP 43.305 en su contenido, forma y disposición de los registros.

La persona que realice las pruebas del altímetro deberá registrar en él la fecha y la máxima altitud a la que ha sido probado y las personas que realicen la certificación de conformidad de mantenimiento anotarán esa información en el historial del avión o en otro registro permanente.

Tabla I

| Altitud (Pies) | Presión equivalente (Pulgadas de Hg) | Tolerancia + (Pies) |
|---------------------------|---|--------------------------------|
| -1000 | 31.018 | 20 |
| 0 | 29.921 | 20 |
| 500 | 29.385 | 20 |
| 1000 | 28.856 | 20 |
| 1500 | 28.335 | 25 |
| 2000 | 27.821 | 30 |
| 3000 | 26.817 | 30 |
| 4000 | 25.842 | 35 |
| 6000 | 23.978 | 40 |
| 8000 | 22.225 | 60 |
| 10000 | 20.577 | 80 |
| 12000 | 19.029 | 90 |
| 14000 | 17.577 | 100 |
| 16000 | 16.216 | 110 |
| 18000 | 14.942 | 120 |
| 20000 | 13.750 | 130 |
| 22000 | 12.636 | 140 |
| 25000 | 11.104 | 155 |
| 30000 | 8.885 | 180 |
| 35000 | 7.041 | 205 |
| 40000 | 5.538 | 230 |
| 45000 | 4.355 | 255 |
| 50000 | 3.425 | 280 |

Tabla II – Tolerancia de prueba (pies)

| Prueba | Tolerancia (pies) |
|--|--------------------------|
| Prueba de pérdida (Fuga) de la caja | +/- 100 |
| Prueba de histéresis: | |
| Primer Punto de Prueba (50 % de altitud máxima) | 75 |
| Segundo punto de Prueba (40 % de altitud máxima) | 75 |
| Prueba de efectos posteriores | 30 |

Tabla III – Fricción

| Altitud (pies) | Tolerancias (pies) |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1000 | +70 |
| 2000 | 70 |
| 3000 | 70 |
| 5000 | 70 |
| 10000 | 80 |
| 15000 | 90 |
| 20000 | 100 |
| 25000 | 120 |
| 30000 | 140 |
| 35000 | 160 |
| 40000 | 180 |
| 50000 | 250 |

Tabla IV - Diferencia presión – altitud

| Presión (pulgadas de hg) | Diferencia de altitud (pies) |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 28,10 | - 1.727 |
| 28,50 | - 1.340 |
| 29,00 | - 863 |
| 29,50 | - 392 |
| 29,92 | 0 |
| 30,50 | + 531 |
| 30,90 | + 893 |
| 30,99 | + 974 |

Apéndice 4**INSPECCIONES Y PRUEBAS DEL ATC TRANSPONDER**

Nota.- Este apéndice se aplica cuando los manuales de mantenimiento de la aeronave no han desarrollado esta prueba.

Las pruebas del ATC transponder, requeridas en la RAP 91, deben cumplir con los requerimientos establecidos en los párrafos (a) hasta (j) de este Apéndice y pueden ser realizados utilizando un banco de pruebas o un equipo portátil de prueba (Ramp Tester).

Si se utiliza un equipo portátil de prueba con un acoplamiento adecuado al sistema de la antena de la aeronave, entonces se debe operar el equipo de prueba para transponders ATCRBS a un régimen nominal de 235 interrogaciones por segundo para evitar una posible interferencia con el ATCRBS (Air Traffic Control Radar Beacon System – Sistema de Vigilancia Radar del Control de Tránsito Aéreo).

Se debe operar el equipo de prueba para el modo "S", a un régimen nominal de 50 interrogaciones "Mode S" por segundo. Cuando se usa un equipo portátil de prueba, se permite una pérdida adicional de 3 dB para compensar los errores del acoplamiento de la antena durante la medición de la sensibilidad del receptor realizada de acuerdo con el párrafo (c) (1).

(a) Radio frecuencia de respuesta:

- (1) Para todas las clases de transponders ATCRBS, interrogar al transponder y verificar que la frecuencia de respuesta es de 1090 ± 3 MHz.
- (2) Para los transponders modo S de clases 1B, 2B y 3B, interrogar al transponder y verificar que la frecuencia de respuesta es de 1090 ± 3 MHz.
- (3) Para los transponders modo S de clases 1B, 2B y 3B, que incorporan la frecuencia de respuesta opcional de 1090 ± 1 MHz, interrogar al transponder y verificar que la frecuencia de respuesta es correcta.
- (4) Para los transponder modo S de clases 1A, 2A, 3A y 4, interrogar al transponder y verificar que la frecuencia de respuesta es de 1090 ± 1 MHz.

(b) Supresión: Cuando los transponders ATCRBS - clases 1B y 2B, o los transponders modo S - clases 1B, 2B y 3B, son interrogados en modo 3/A con un régimen de interrogación entre 230 y 1,000 interrogaciones por segundo, o cuando los transponders ATCRBS - clases 1A y 2A o transponders modo "S" - clases 1B, 2A, 3A y 4 son interrogados en modo 3/A con un régimen de interrogación entre 230 y 1,200 interrogaciones por segundo:

- (1) Verificar que el transponder no responda a más del 1% de las interrogaciones ATCRBS, cuando la amplitud del pulso P_2 es igual a la amplitud del pulso P_1 .
- (2) Verificar que el transponder responda a por lo menos el 90% de las interrogaciones ATCRBS cuando la amplitud del pulso P_2 es 9 dB menor que el pulso P_1 . Si la prueba es realizada con una señal irradiada de prueba, el régimen de interrogación debe ser de 235 ± 5 interrogaciones por segundo a menos que un régimen mayor haya sido aprobado para el equipo de prueba usado en ese lugar.

(c) Sensibilidad del receptor:

- (1) Verificar que para cualquier clase de transponder ATCRBS, el nivel mínimo de accionamiento (MTL - Minimum Triggering Level) del receptor del sistema, es -73 ± 4 dBm, o para cualquier clase de transponder modo "S", el MTL del receptor para interrogaciones en formato modo "S" (Tipo P_8) sea -74 ± 3 dBm, cuando se usa el equipo de prueba, ya sea:
 - (i) Conectando al extremo final de la línea de transmisión de la antena.
 - (ii) Conectando al terminal de la antena del transponder, con una corrección para las pérdidas en la línea de transmisión, o
 - (iii) Utilizando una señal irradiada.
- (2) Verificar que la diferencia de la sensibilidad del receptor en modo 3/A y modo C, no exceda 1 dB para cualquier clase de transponder ATCRBS o cualquier clase de transponder modo "S".

(d) Punto máximo de la potencia de salida de Radiofrecuencia (RF Peak Output Power):

- (1) Verificar que la potencia de salida RF del transponder está dentro de las especificaciones para la clase de transponder. Usar las mismas condiciones, como se describió antes en los párrafos c) (1)(i), (ii) y (iii).
 - (i) Para transponders ATCRBS, clases 1A y 2A, verificar que el punto máximo de potencia de salida RF mínimo, es por lo menos 21.0 dBw (125 watts.)
 - (ii) Para transponders ATCRBS, clases 1B y 2B, verificar que el punto máximo de potencia de salida RF mínimo, es por lo menos 18,5 dBw (70 watts)
 - (iii) Para transponders clases 1A, 2A, 3A, 4 y transponders modo "S", clases 1B, 2B y 3B que incluyen un elevado punto máximo opcional de potencia de salida de RF, verificar que el punto máximo de potencia de salida RF mínimo es por lo menos de 21.0 dBw (125 watts)
 - (iv) Para transponders modo "S" clases 1B, 2B y 3B, verificar que el punto máximo de potencia de salida RF mínimo es por lo menos de 18,5 dBw (70 watts).
 - (v) Para cualquier clase de transponder ATCRBS o cualquier clase de transponder modo "S", verificar que el punto máximo de potencia de salida RF no exceda de 27.0 dBw (500 watts).

Nota.- Las pruebas desde (e) hasta (j) se aplican solamente a los transponders modo "S".

(e) Aislamiento del Canal de Transmisión Múltiple modo "S" (Mode S Diversity Transmission Channel Isolation): Para cualquier clase de transponder modo "S" que incorpora una operación múltiple, verificar que el punto máximo de potencia de salida de RF que se transmite desde la antena seleccionada, exceda la potencia transmitida desde la antena no seleccionada como mínimo en 20 dB.

(f) Dirección del modo "S": Interrogar al transponder modo "S" y verificar que responde solamente a su dirección asignada por el país de matrícula. Usar la dirección correcta y por lo menos dos direcciones incorrectas. Las interrogaciones deben ser hechas a una razón nominal de 50 interrogaciones por segundo.

(g) Formatos del modo "S": Interrogar al transponder modo "S" con formatos "uplink" (UF), para los cuales está equipado y verificar que las respuestas se realicen en el formato correcto. Usar los formatos de vigilancia UF = 4 y 5. Verificar que los reportes de altitud en las respuestas para UF = 4 son los mismos que los reportados en las respuestas válidas del modo C. Verificar que la identidad reportada en las respuestas para UF = 5 son las mismas que las reportadas en la respuesta válida del modo 3/A. Si el transponder está así equipado, usar los formatos de comunicación UF = 20, 21 y 24.

(h) Interrogaciones "ALL-CALL" modo "S": Interrogar al transponder modo "S", con el formato "Mode S-only all-call" UF = 11, y con el formato "ATCRBS/Mode S all-call" (pulso P₄ de 1,6 microsegundos), y verificar que la dirección correcta y la capacidad son reportadas en las respuestas (formato downlink DF = 11.)

(i) Interrogación "ATCRBS-only All-Call: Interrogar al transponder modo "S" con la interrogación "ATCRBS-only all-call" (pulso P₄ de 0,8 microsegundos), y verificar que no se genera respuesta.

(j) Transmisión no solicitada del transponder (Squitter): Verificar que el transponder modo "S", genera un correcto "squitter" de aproximadamente una vez por segundo.

(k) Registros: Cumplir con las previsiones de la RAP 43.305.

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
|  PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL | NORMATIVIDAD Observaciones a la prepublicación | Formulario: F-DGAC-NED-002 |
| | | Revisión: 02 |
| | | Fecha: Diciembre 2008 |

| PROYECTO | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--|--|----|--|----|--|-------------------------|--|
| TRANSPORTES Y COMUNICACIONES | | | | | | | | | | | |
| Proyecto de Resolución Directoral que aprueba la difusión del texto de modificación de la Parte 43 “Mantenimiento” de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú. | | | | | | | | | | | |
| <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil pone a consideración del público interesado el contenido del proyecto de Resolución Directoral que aprueba la difusión del texto de modificación de la Parte 43 “Mantenimiento” de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, a fin que remitan sus opiniones y sugerencias a la Dirección General de Aeronáutica Civil con atención al Sr. Andrés Villaverde, por escrito a Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima, vía fax al 6157838 o vía correo electrónico a avillaverde@mtc.gob.pe dentro del plazo de quince (15) días calendario, de acuerdo al formato siguiente.</p> | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Sección / Párrafo del Proyecto</th> <th style="width: 50%;">Observaciones sustentadas (*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1°</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2°</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Observaciones Generales</td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> | | Sección / Párrafo del Proyecto | Observaciones sustentadas (*) | | | 1° | | 2° | | Observaciones Generales | |
| Sección / Párrafo del Proyecto | Observaciones sustentadas (*) | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 1° | | | | | | | | | | | |
| 2° | | | | | | | | | | | |
| Observaciones Generales | | | | | | | | | | | |
| <p>(*) Adjunte los documentos sustentatorios de sus observaciones de ser pertinentes</p> | | | | | | | | | | | |



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa”

EXPOSICION DE MOTIVOS

Proyecto de revisión para la armonización de RAP 43 con el LAR 43

De acuerdo a lo que establece el artículo 2º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) son disposiciones que regulan los aspectos de orden técnico y operativo de la actividad aeronáutica y constituyen parte de la reglamentación de la Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261.

El inciso c) del artículo 9º de la Ley de Aeronáutica Civil así como el artículo 2º de su Reglamento, establecen que las RAP se aprueban, modifican y dejan sin efecto, mediante Resolución Directoral.

Por su parte, el artículo 7º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil dispone que la Dirección General de Aeronáutica Civil con una antelación de quince (15) días calendarios pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP a que se refiere el inciso c) del artículo 9º de la Ley.

Asimismo, el Perú es miembro del “Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional” (SRVSOP), organismo regional de auspiciado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/99/901, cuyo objetivo es establecer y operar un sistema regional de seguridad operacional en Latinoamérica con el apoyo técnico, logístico y administrativo de los Estados miembros, uniendo esfuerzos para reducir el número de accidentes e incidentes de aviación en la región. Actualmente las acciones se efectúan sobre la base del establecimiento inicial de una normativa regional denominado **Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR)**.

En efecto, el Acuerdo para la Implantación del SRVSOP, suscrito por los Estados miembros Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela; en su Artículo Segundo relacionado a la armonización de normas y procedimientos, establece que “Los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional”.

En cumplimiento de dicho compromiso el Perú, ha establecido un programa progresivo de armonización a fin de adecuar las RAP vigentes con los estándares establecidos en el LAR.

En el marco de este programa de armonización, se ha propuesto modificaciones a la RAP 43 para su respectiva armonización con el LAR 43, con el sustento técnico que se detalla a continuación:

Sustento técnico del proyecto de armonización de la RAP 43.

En cuanto al sustento técnico de la modificación para la armonización de la RAP 43 con el LAR 43, es importante explicar los antecedentes normativos del plan regional para establecer normas armonizadas.

I. Consideraciones Generales:

En primer lugar debe tenerse en cuenta que los LAR han sido desarrollados considerando los siguientes principios:

- Garantizar el cumplimiento con las normas de los Anexos de la OACI;
- Utilizar del principio de redacción claro, sencillo y conciso a fin de lograr la fácil comprensión;
- Evitar la traducción literal de términos y modelos de otras realidades;



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa”

- No incluir inventos y requerimientos que no tienen el adecuado fundamento, (no inventar la rueda); y
- Mantener un enfoque de principio equilibrado en relación al control y supervisión de la autoridad con el propósito de darle al operador libertad para la ejecución de sus actividades.

¿Qué significa la ARMONIZACIÓN de las Regulaciones nacionales con las LAR?:

Son las revisiones que un Estado debe efectuar a sus Regulaciones nacionales, con relación a los LAR para lograr, dentro de plazos que serán comunicados al SRVSOP y usuarios, un ambiente en el cual todos los Estados tengan requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica de tal modo que, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podrá ser reconocida por el resto de los Estados miembros.

Un Estado podrá mantener requisitos adicionales siempre que estos se refieran exclusivamente a condiciones especiales de operación o por obligación de la legislación propia de dicho Estado y que esta condición sea informada a los otros Estados como diferencias.

II. Sustento para la armonización de la RAP 43

De acuerdo a lo anterior, el proyecto de revisión de la RAP 43 se ha efectuado en base a lineamientos que responden a la necesidad de garantizar dicha armonización y que el resultado no contenga requisitos que constituyan obstáculos innecesarios para el desarrollo de la aviación civil nacional.

La tarea de armonización ha contemplado cuatro acciones específicas, las que se indican a continuación:

- 1) Adopción completa del texto de la sección LAR.- El texto de la sección RAP copia el texto íntegro de la sección del LAR evaluado, cuando:
 - Los requisitos contenidos en ella se encuentran íntegramente en las RAP vigentes (en una o en varias de sus secciones); ó
 - Dicha sección no está considerada en la RAP vigente, por lo que se adopta como parte de la nueva RAP (excepto que haya razones sustentadas para no considerarlo).
- 2) Adopción parcial del texto de la sección LAR.- No se copia el texto íntegro de la sección del LAR evaluado, pero se hace una adecuación del texto en la RAP para:
 - No considerar algún requisito de la sección evaluada del LAR, o
 - Mantener algún requisito de la RAP vigente en el nuevo texto.
- 3) Omisión completa del texto de la sección LAR.- Sólo en el caso que no sea aplicable en el Perú.
- 4) Mantener una sección de la RAP vigente que no está considerada en las LAR.

Debe considerarse que el objetivo de la armonización es tener la menor cantidad de diferencias con respecto del LAR.

La aplicación de los criterios antes mencionados se expone en el siguiente *Cuadro de Resultados de Armonización*, en el que se puede ver los cambios de estructura, denominación y numeración que ha implicado la armonización de la RAP 43.

En efecto:

- lo que antes era Parte 43 ahora se denominará RAP 43;
- la organización del contenido en Subpartes ahora será en Capítulos; y



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa”

- la numeración de las secciones que eran números impares, ahora se hará siguiendo una secuencia de cinco en cinco.

CUADRO DE RESULTADOS DE ARMONIZACION

| RAP 43 (Vigente) | Secciones de la RAP 43 armonizada en los que están incluidos cada sección de la RAP vigente | RAP 43 (Armonizada) |
|---|---|--|
| 43.1 Aplicabilidad | 43.005 | CAPÍTULO A: GENERALIDADES |
| 43.2 Registros de inspección mayor (Overhaul) y reconstrucción. | 43.305 | 43.001 Definiciones (<i>nueva sección</i>) |
| 43.3 Personas autorizadas para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucciones y alteraciones. | 43.200 | 43.005 Aplicación |
| 43.5 Aprobación para retornar al servicio después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración. | 43.400 | CAPÍTULO B: RESPONSABILIDAD DE MANTENIMIENTO |
| 43.7 Personas autorizadas para aprobar el retorno al servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios, dispositivos o componentes después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración. | 43.210 | 43.100 Responsabilidades (<i>nueva sección</i>) 43.105 Informe de condiciones no aeronavegables (<i>nueva sección</i>) 43.110 Falsificación, reproducción o alteración de datos de mantenimiento. (<i>nueva sección</i>) |
| 43.9 Contenido, formato y disposición de los registros de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones (excepto inspecciones efectuadas de acuerdo con la Parte 91, Sección 135.411 (a)(1) y Sección 135.419 de las RAP) . | 43.305 | CAPÍTULO C: PERSONAL DE MANTENIMIENTO 43.200 Personas u organizaciones autorizadas a realizar mantenimiento 43.205 Personas u organizaciones autorizadas a realizar inspecciones en proceso (<i>nueva sección</i>). 43.210 Personas u organizaciones autorizadas a emitir certificación de conformidad de mantenimiento (CCM). |
| 43.11 Contenido, Formato, y Disposición de los Registros de Inspecciones ejecutadas bajo la Parte 91, Sección 135.411 (a)(1) y Sección | 43.405 | CAPÍTULO D: REGLAS DE MANTENIMIENTO 43.300 Realización de mantenimiento 43.305 Requisitos de registros de |



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones


“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa”

| | | |
|--|----------------------|---|
| 135.419 de las RAP. 43.13 Reglas relativas a la realización de los trabajos (Generalidades). 43.15 Reglas adicionales relativas a la realización de inspecciones. 43.17 Reservado | 43.300 43.300 | mantenimiento CAPÍTULO E: CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO 43.400 Requisitos para la emisión de certificación de conformidad de mantenimiento 43.405 Requisitos de registros de certificación de conformidad de mantenimiento |
| Apéndice "A" - Alteraciones Mayores, Reparaciones Mayores y Mantenimiento Preventivo. | Apéndice 1 | Apéndice 1: Criterios de clasificación de modificaciones y/o reparaciones mayores |
| Apéndice "B" - Registros de Inspecciones, Reparaciones y Alteraciones - Formato DGAC-A-337. | | <i>Este Apéndice se cancela puesto en el ámbito LAR, las Alteraciones y Reparaciones mayores solo pueden ser efectuadas por una OMA RAP 145.</i> |
| Apéndice "C" - Reservado. | | <i>No se considera los espacios reservados.</i> |
| Apéndice "D" - Alcance y detalle de Ítems (según sea aplicable a la aeronave en particular) a ser incluidos en las inspecciones Anuales y de 100 hrs. | Apéndice 2 | Apéndice 2: Alcance y detalle de los ítems (según sea aplicable a la aeronave en particular) a ser incluidos en las inspecciones de 100 horas. |
| Apéndice "E" - Pruebas e Inspección del Sistema Altimétrico. | Apéndice 3 | Apéndice 3: Inspecciones y pruebas de sistema altimétrico |
| Apéndice "F" - Pruebas e Inspecciones del ATC Transponder. | Apéndice 4 | Apéndice 4: Inspecciones y pruebas del ATC – Transponder |

En adición a lo anteriormente indicado, de este cuadro de resultados puede apreciarse que:

1. Todos las secciones de la Parte 43 vigente han sido considerados en el nuevo texto de la RAP 43 armonizada.
2. Se han incorporado 5 nuevas secciones establecidos en el LAR 43 que como resultado de la armonización han sido incorporados en la RAP 43:
 - 43.001 Definiciones
 - 43.100 Responsabilidades
 - 43.105 Informe de condiciones no aeronavegables
 - 43.110 Falsificación, reproducción o alteración de datos de mantenimiento.
 - 43.205 Personas u organizaciones autorizadas a realizar inspecciones en proceso

Estas inclusiones no constituyen nuevos requisitos restrictivos, se establecen para estar de acuerdo al nuevo marco regulatorio que hace una separación clara entre la función de mantenimiento y la función de la operación de la aeronave, ordenamiento que se prevé dará una mayor seguridad a las operaciones aéreas.

| | | |
|---|--|--|
|  Ministerio de Transportes y Comunicaciones DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL | NORMATIVIDAD | Formulario: |
| | Justificación de Propuesta de Revisión Normativa | F-DGAC-N-006 Revisión: 01 |

| | |
|--|--|
| ÁREA DE PROCEDENCIA DEL APORTE NORMATIVO: | DATOS DE LA SOLICITUD DE REVISIÓN: |
| Normas de Evaluación y Difusión | <i>(Solo para uso del Dpto. de Normatividad)</i> |
| Título del documento revisado: | Exp. Normativo N°: EXNOR-028-2009-RAP |
| Parte 43 | Registro de ingreso N/A |
| (Armonización del LAR 43) | Fecha de Registro: N/A |
| Especialista que propone: | Fecha de Asignación: 03-02-2009 |
| L. Zavala | Fecha de Término: 03-07-2009 |

Este formulario sirve para registrar el resumen de una propuesta normativa. El solicitante **deberá** llenar los datos y adjuntar a este formulario la Propuesta de Normas, como quedaría redactada, en un archivo físico o electrónico donde se visualicen los cambios.

ANÁLISIS DEL APORTE NORMATIVO

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISIÓN | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------------------|--|------------------------|
| Sección: | | No tiene funcionalidad | |
| | Capítulo A - Generalidades | No existe en la RAP, por el principio de armonización se adopta denominación del LAR 43 | |
| | 43.001 Definiciones | No existe en la RAP, se adopta denominación y texto del LAR 43, lo cual facilitará el entendimiento de los requisitos. | |
| 43.1 Aplicabilidad | 43.005 Aplicación | Se adopta denominación del LAR 43 | |
| (a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta Sección, esta Parte prescribe las reglas que rigen el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción, modificación y alteración de cualquier: | 43.005 (a) | Diferencia en la redacción solamente, se adopta el texto del párrafo 43.005(a) del LAR | |
| (1) Aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad emitido en la República peruana. | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------|--|---------------------------------|
| (2) Una aeronave civil con matrícula extranjera utilizada por un explotador aéreo nacional de acuerdo con lo prescrito en las Partes 121 ó 135 de las RAP y; | | Se elimina este requisito porque para las aeronaves extranjeras, la responsabilidad de la aeronavegabilidad es de la AAC de matrícula, correspondiendo la formulación de acuerdos de transerencia de responsabilidades bajo el 83 bis ó similar. | |
| (3) Estructura de aeronave, motor de aeronave, hélices, accesorios y partes componentes de tal aeronave. | 43.005 (a) | Diferencia en la redacción solamente y este requisito está considerado al adoptar el texto del párrafo 43.005(a) del LAR | |
| (b) Esta Parte no es aplicable para una aeronave que posea certificado de aeronavegabilidad especial categoría experimental, a menos que, anteriormente se le haya otorgado algún certificado de aeronavegabilidad diferente. | 43.005 (b) | Diferencia en el texto, se adopta el texto del párrafo 43.005(b) del LAR | |
| (c) Para efecto de esta Parte se define como producto, a una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronaves, hélices, accesorio o componente. | 43.001 | Se elimina esta definición. Las definiciones aplicables ya están consideradas en la Sección 43.001. | RAP 1 - Definiciones |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------|---|------------------------|
| <p>43.2 Registros de inspección mayor (Overhaul) y reconstrucción.</p> | | | |
| <p>(a) Ninguna persona puede asentar por escrito, en cualquier registro o formato requerido para el mantenimiento de una estructura de un producto al cual se le ha efectuado una inspección mayor ("overhaul"), a menos que:</p> | | | |
| <p>(1) Se usen métodos, técnicas y prácticas aceptables para la DGAC, el producto haya sido desarmado, limpiado, inspeccionado, reparado y armado de acuerdo a los manuales del fabricante correspondiente y además:</p> | | | |
| <p>(2) Que el producto haya sido probado de acuerdo con la información técnica aprobada o de acuerdo con las normas estándares en vigencia y la información técnica aceptada por la DGAC, la cual ha sido desarrollada y documentada por el poseedor del certificado tipo, certificado tipo suplementario o una aceptación de materiales, partes y componentes según la RAP 21.508.</p> | <p>43.305(b)</p> | <p>Estos requerimientos estan considerados en el párrafo 43.305 (b) de la propuesta</p> | |
| <p>(b) Ninguna persona podrá registrar como reconstruido, en cualquier registro o formato requerido para el mantenimiento de un producto, a menos que haya sido desarmado, limpiado, inspeccionado, reparado, armado y probado con las mismas tolerancias y límites correspondientes a un producto nuevo, empleando ya sea partes nuevas o usadas que estén de acuerdo con las tolerancias y límites de las partes nuevas o para dimensiones aprobadas.</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|--|---|------------------------|
| (c) Todo los registros, formatos o listados de control utilizados deberán llevar la firma y sello identificativo de la persona que realizó el trabajo y de la persona que supervisó o inspeccionó el mismo si fuera aplicable. | 43.305 (b) | Estos requerimientos están considerados en el párrafo 43.305 (b) que se propone | |
| 43.3 Personas autorizadas para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucciones y alteraciones. | 43.200 Personas u organizaciones autorizadas a realizar mantenimiento | Titulo diferente, por el principio de armonización se adopta denominación del LAR 43.200 | |
| (a) Excepto como está previsto en esta Sección, ninguna persona puede mantener, reconstruir, alterar o realizar mantenimiento preventivo al producto que se aplica esta Parte. | 43.200 (a) | La redacción es diferente, por el principio de armonización se adopta texto del párrafo (a) del LAR 43.200 (a). | |
| Aquellos ítems cuya realización constituyen una alteración mayor, reparación mayor, o mantenimiento preventivo, están indicados en el Apéndice A. | Apéndice 1 | Se ha modificado el Apéndice A adoptándose el Apéndice 1 del LAR 43. De este modo, en lugar de contener un listado de reparaciones y alteraciones mayores, contiene ahora criterios de clasificación de alteraciones y/o reparaciones mayores. | |
| (b) El poseedor de una licencia de mecánico, puede efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones de acuerdo con lo prescrito en la Parte 65 de esta RAP, siempre que labore dentro de una organización técnica autorizada por la DGAC. | 43.200 (a) (2) | Diferencia en la redacción, se adopta el texto del párrafo LAR 43.200 (a)(2). | RAP 65 |
| (c) El poseedor de una licencia de reparador puede efectuar mantenimiento y mantenimiento preventivo tal como está prescrito en el RAP 65. | | El LAR 65 no establece la licencia de Reparador Aeronáutico, por lo que se propone discontinuar la emisión d eesta licnecia y que los poseedores de la misma convaliden para licencia de Mecánico de mantenimiento de aeronaves, con las limitaciones que correspondan. | RAP 65 |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------|---|------------------------|
| <p>(d) Una persona que trabaja bajo la supervisión de un poseedor de una licencia de reparador ó de mecánico, puede realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y las alteraciones que su supervisor le autorice a efectuar, si el supervisor personalmente observa y asegura que el trabajo está siendo efectuado satisfactoriamente y que el supervisor está siempre en el lugar de realización del trabajo. Lo mencionado en este ítem (d), no es aplicable para cualquier inspección especificada en la RAP 91.</p> | <p>43.200 (a) (2)</p> | <p>Solo diferencia en la redacción, se adopta el texto de LAR 43.200 (a)(2).</p> | |
| <p>(e) El poseedor de un certificado de taller de mantenimiento aeronáutico (TMA) puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones tal como lo prescribe la Parte 145 de las RAP.</p> | <p>43.200 (a) (1)</p> | <p>Solo diferencia en la redacción, se adopta el texto del LAR 43.200 (a)(1).</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|----------------------------|--|------------------------|
| <p>(f) El poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo, expedido bajo las RAP 121 ó 135 puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con las Partes 121 ó 135 de las RAP, como un TMA o usando un sistema equivalente de mantenimiento, siempre que esté autorizado por la DGAC, de acuerdo a lo previsto en sus especificaciones de operación.</p> | <p>43.200 (a)(1) y (2)</p> | <p>Se armoniza con la LAR adoptando el texto del párrafo 43.200 de dicho reglamento, que establece la realización del mantenimiento por las OMAS certificadas bajo RAP 145, por titular de licencia de mecanico de mantenimiento de aeronaves, y personas bajo supervisión del mecánico. Considerando que el mantenimiento de las aeronaves que operan bajo la RAP 91 estará regulados por la RAP 43, esta condicion permite la posibilidad de que la realizacion del mantenimiento no necesariamente tiene que ser efectuado a travez de una OMA, sino por mecánicos adecuadamente calificados, otorgándose mayor flexibilidad para este tipo de operación.</p> | |
| <p>(g) El poseedor de una licencia de piloto expedida bajo parte 61 puede realizar mantenimiento preventivo en una aeronave de su propiedad u operada por dicho piloto, siempre y cuando ésta no sea una operación bajo Parte 121, 129 ó 135.</p> | | | |
| <p>(h) A pesar de lo prescrito en el párrafo (g) de esta Sección, la DGAC podrá aprobar al poseedor de un certificado de explotador bajo Parte 135, que opera un helicóptero o un avión con una configuración aprobada de 9 pasajeros o menos en una área remota, a que el piloto realice ítems de mantenimiento preventivo específicos, siempre que:</p> | | | |
| <p>(1) Sean el resultado de un problema mecánico o mal funcionamiento conocido o sospechado, que ocurre en ruta hacia o dentro de una área remota.</p> | | | |
| <p>(2) El piloto haya completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado por la DGAC y es autorizado por escrito, por el poseedor del AOC, cada ítem de mantenimiento preventivo que el piloto está autorizado a realizar.</p> | | | |
| <p>(3) No exista un mecánico calificado disponible para realizar mantenimiento preventivo.</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|---|---|------------------------|
| (4) El poseedor del AOC tiene procedimientos para evaluar el cumplimiento de ítems de mantenimiento preventivo que requieren una decisión concerniente a la aeronavegabilidad de un helicóptero; y | 43.200 (a)(1) y (2) | Se armoniza adoptándose el texto del LAR 43.200, que establece la realización del mantenimiento por las OMAS certificadas bajo RAP 145, por titular de licencia de mecanico de mantenimiento de aeronaves y personas bajo supervisión del mecánico. | |
| (5) Los ítems de mantenimiento preventivo autorizados por esta Sección, son aquellos listados en el párrafo (c) del apéndice A de esta Parte 43. | | | |
| (6) Esta autorización deberá estar indicada en sus especificaciones de operación. | | | |
| (i) Reservado. | | | |
| (j) Un fabricante que tenga un certificado de TMA emitido por la Autoridad Aeronáutica de su país y aceptado por la DGAC o emitido por la DGAC, puede: | | | |
| (1) Efectuar una reparación o alteración de un producto fabricado por él de acuerdo a su certificado tipo o certificado de producción. | | | |
| (2) Reconstruir o modificar cualquier producto fabricado por él y aceptado por la DGAC según lo prescrito en la RAP 21.508. | | | |
| 43.5 Aprobación para retornar al servicio después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración | 43.400 Requisitos para la emisión de de de certificación conformidad mantenimiento | Solo título diferente, por lo que por armonización se adopta denominación del LAR 43.400 | |
| Ninguna persona puede aprobar el retorno al servicio de cualquier producto que haya sido sometido a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, a menos que: | 43.400 (a) | Solo redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.400 (a) | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|--|--|------------------------|
| (a) Los ingresos en los registros de mantenimiento requeridos por la RAP 43.9 ó RAP 43.11, como sea aplicable, hayan sido efectuados; | 43.400 (a) (4) | La redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.400 (a) | |
| (b) El formato de reparación o alteración autorizado por la DGAC haya sido registrado de la manera prescrita por la DGAC; | 43.400 (a) (6) | La redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.400 (a) | |
| (c) Si una reparación o una alteración produce algún cambio en las limitaciones de operación o datos de vuelo de la aeronave contenidas en el manual de vuelo aprobado, estas limitaciones de operación o datos de vuelo serán adecuadamente revisadas y aprobadas como está prescrito en la RAP 91.9. | | Este párrafop ya no se considera en este reglamento en vista que de acuerdo al nuevo ordenamiento al que orientya la armonización, Los requerimientos de este párrafo ya están considerados en la RAP 145, considerando que la realización de alteraciones y reparaciones mayores corresponde a las OMA's. | |
| 43.7 Personas autorizadas para aprobar el retorno al servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, accesorios, dispositivos o componentes después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración | 43.210 Personas u organizaciones autorizadas a emitir certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) | Solo título diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.210 | |
| (a) Excepto como está prescrito en esta Sección, ninguna persona o entidad, que no sea la DGAC, puede aprobar el retorno al servicio de un producto, después que ha sido sometido a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración. | 43.210 (a) | Solo redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.210 (a) | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|--|------------------------|
| <p>(b) El poseedor de una licencia de inspector de mantenimiento o autorización de inspección, puede aprobar el retorno al servicio del producto, después que ha realizado, supervisado o inspeccionado su mantenimiento, en la forma que lo prescribe la RAP 65; un poseedor de una licencia de mecánico puede aprobar el retorno al servicio solo bajo las condiciones establecidas por la DGAC, salvo lo prescrito por la RAP 65.</p> | 43.210 (a)(2) | Solo redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.210 (a)(2) | |
| <p>(c) El poseedor de un certificado de taller de mantenimiento aeronáutico (TMA) puede aprobar el retorno al servicio del producto, tal como está previsto en la RAP 145 y en las especificaciones de operación aprobadas por la DGAC a dicho TMA.</p> | 43.210 (a)(1) | Solo redacción es diferente, por lo que por lo que por armonización se adopta el LAR 43.210 (a)(1) | |
| <p>(d) Un fabricante puede aprobar para retornar al servicio cualquier producto en el cual el fabricante haya trabajado bajo la RAP 43.3 (j). Sin embargo, excepto para alteraciones menores, el trabajo deberá ser realizado de acuerdo con datos técnicos aprobados por la autoridad del país de Fabricación y aceptados por la DGAC.</p> | 43.210 | Con relacion a estos requisitos se armoniza con el LAR adoptando el texto del LAR 43.210, para que la certificación de conformidad de mantenimiento sea emitida por un mecánico con licencia y por una OMA certificada bajo RAP 145. | |
| <p>(e) El poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo emitido bajo las Partes 121 ó 135 de las RAP, puede apro-bar el retorno al servicio de una aeronave, estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, accesorio ó componente, de acuerdo a lo previsto en las Partes 121 ó 135 de esta RAP, según corresponda, como sea especificado por la DGAC.</p> | | | |
| <p>(f) Reservado.</p> | | Párrafo eliminado, no es funcional | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|---|---|------------------------|
| <p>43.9 Contenido, formato y disposición de los registros de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones (excepto inspecciones efectuadas de acuerdo con la Parte 91, Sección 135.411 (a)(1) y Sección 135.419 de las RAP)</p> | <p>43.305 Requisitos de de registros mantenimiento</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305</p> | |
| <p>(a) Ingresos en los registros de mantenimiento: Excepto como está prescrito en los párrafos (b) y (c) de esta Sección, cada persona que efectúe mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción, o alteraciones al producto, dejará asentado en los registros de mantenimiento correspondiente, la siguiente información:</p> | <p>43.305 (a)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (a)(1)</p> | |
| <p>(1) Una descripción (o referencia de la información técnica aceptables para la DGAC), del trabajo efectuado.</p> | <p>43.305 (a)(4)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (a)(4)</p> | |
| <p>(2) La fecha de terminación del trabajo efectuado.</p> | <p>43.305 (a)(5)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (a)(5)</p> | |
| <p>(3) El nombre de la persona que efectuó el trabajo, si fuese otra persona que la especificada en el párrafo (a)(4) de esta Sección.</p> | <p>43.305 (a)(6)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (a)(6)</p> | |
| <p>(4) Si el trabajo en el producto ha sido efectuado satisfactoriamente, la firma, número de licencia, y el tipo de habilitación que posee la persona que apruebe el trabajo. La firma constituirá la aprobación para el retorno al servicio solamente por el trabajo efectuado.</p> | <p>43.305 (a)(7)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (a)(7)</p> | |
| <p>Adicionalmente a lo requerido para el ingreso de registros en este párrafo, las reparaciones y alteraciones mayores deberán ser registradas de la manera prescrita en el apéndice B de esta Parte 43.</p> | <p>43.305 (b)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.305 (b)</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|--|------------------------|
| <p>(b) Cada poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo expedido bajo las Partes 121 ó 135 de este RAP, el cual es requerido por sus especificaciones de operación aprobadas para soportar un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua, deberá efectuar un registro de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración al producto que él opere, de acuerdo con lo prescrito en las Partes 121 ó 135, según corresponda.</p> | <p>43.305(a)</p> | <p>Estos párrafos dejan de tener vigencia por que bajo el concepto LAR, el mantenimiento es efectuado por las OMA's que son responsables de llenar los respectivos registros afectados. Los explotadores aéreos bajo las Partes 121 y 135, son responsables del control del mantenimiento de las aeronaves y de los registros.</p> | |
| <p>(c) Esta Sección no se aplica a personas que realicen inspecciones de acuerdo con las Partes 91, Sección 135.411 (a) (1) o Sección 135.419.</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|--|---|------------------------|
| <p>43.11 Contenido, Formato, y Disposición de los Registros de Inspecciones ejecutadas bajo la Parte 91, Sección 135.411 (a)(1) y Sección 135.419 de las RAP</p> | <p>43.405 Requisitos sobre registros de certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405</p> | |
| <p>(a) Ingreso de los registros de mantenimiento La persona que aprueba o desaprueba el retorno al servicio del producto después de cualquier inspección efectuada de acuerdo con lo prescrito en la RAP 91, Sección 135.411 (a) (1) o Sección 135.419 deberá asentar en el registro de mantenimiento de ese producto, la siguiente información:</p> | <p>43.405 (a)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405(a)</p> | |
| <p>(1) El tipo de inspección y una breve descripción del alcance de la misma.</p> | <p>43.405 (b)(1)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405(b)(1)</p> | |
| <p>(2) La fecha de la inspección y el tiempo total en servicio de la aeronave.</p> | <p>43.405 (b)(2)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405(b)(2)</p> | |
| <p>(3) La firma, el número de la licencia y el tipo de habilitación que posee la persona que aprueba o desaprueba el retorno al servicio del producto, o subpartes comprometidas.</p> | <p>43.405 (b)(3), (b)(4)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405 párrafos (b)(3) y (b)(4)</p> | |
| <p>(4) Excepto para inspecciones progresivas, si la aeronave se encuentra en condición de aeronavegabilidad y es aprobada para su retorno al servicio, se colocará la siguiente frase o declaración: "Certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con la inspección (colocar tipo de inspección) y se ha determinado que está en condición de aeronavegabilidad".</p> | <p>43.405 (d)(1)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405(d)(1)</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|--|------------------------|
| <p>(5) Excepto para inspecciones progresivas, si la aeronave no es aprobada para su retorno al servicio a causa de: mantenimiento necesario, no-cumplimiento con especificaciones aplicables, directivas de aeronavegabilidad u otra información técnica aprobadas, se debe incluir la siguiente declaración: "Yo certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con la inspección (colocar tipo de inspección) y una lista de las discrepancias e ítems de condición de no aeronavegabilidad a la fecha (colocar fecha), lo que ha sido notificado al propietario u operador de la aeronave."</p> | <p>43.405 (d)(2)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405(d)(2)</p> | |
| <p>(6) Para inspecciones progresivas, la siguiente declaración, o similar, debe incluirse: " Yo certifico que de acuerdo con un programa de inspección progresiva, una inspección de rutina de (identificar aeronave o componente) y una inspección detallada de (identificar componente) fueron efectuadas y la (aeronave o componente) es/son (aprobados o desaprobados) para su retorno al servicio". Si está desaprobado, el ingreso dejará constancia en el registro donde deberá decir: "y una lista de las discrepancias e ítems de condición de no aeronavegabilidad de fecha (colocar fecha) ha sido entregada al operador o propietario de la aeronave".</p> | | <p>No se considera estos Párrafos porque bajo el concepto LAR las inspecciones progresivas son consideradas parte de las actividades de mantenimiento y los requerimientos estan establecidos en esta Parte propuesta.</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|--|------------------------|
| <p>(7) Si se efectúa una inspección de acuerdo a un programa de inspección como es prescrito en las RAP 91 ó en la Sección 135.411 (a) (1) de esta RAP, el ingreso en los registros debe identificar el programa de inspección, la parte del programa de inspección que fue cumplida y contener una declaración de que la inspección fue realizada de acuerdo con las inspecciones y procedimientos para ese programa particular.</p> | | <p>No se considera estos Párrafos porque bajo el concepto LAR las inspecciones progresivas son consideradas parte de las actividades de mantenimiento y los requerimientos estan establecidos en esta Parte propuesta.</p> | |
| <p>(b) Listado de Discrepancias y Placas Si la persona que realiza cualquier inspección de acuerdo con lo prescrito en la RAP 91 ó en la Sección 135.411 (a)(1) de esta RAP, encuentra que la aeronave está en una condición de no aeronavegabilidad o que no cumple con los datos técnicos de su certificado tipo, directivas de aeronavegabilidad u otra información técnica aprobada de las cuales depende su aeronavegabilidad, esa persona entregará al propietario o explotador una lista con las discrepancias firmadas y fechadas. Para aquellos ítems que permitan estar inoperativos bajo la Parte 91.213 (d)(2) (lista de equipos mínimos), se colocará una placa sobre cada instrumento y/o control en la cabina como "Inoperativo" y deberá agregar estos ítems en el listado de discrepancias con su firma y la fecha, entregado al explotador o propietario.</p> | <p>43.405 (d)(2)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.405 (d) (2)</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISIÓN | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|--|--|------------------------|
| 43.12 Registros de mantenimiento: Falsificación, reproducción o alteración | 43.110 Falsificación, reproducción o alteración de datos de mantenimiento | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 | |
| (a) Ninguna persona puede realizar o ser causante de: | 43.110 (a) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 (a) | |
| (1) Cualquier asentamiento fraudulento o intencionalmente falso en cualquier registro o reporte que se requiere hacer, mantener, o usar para mostrar el cumplimiento con cualquier requerimiento bajo esta Parte; | 43.110 (a)(1) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 (a)(1) | |
| (2) Cualquier reproducción para un propósito fraudulento o cualquier registro o reporte bajo esta Parte; o | 43.110 (a)(2) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 (a)(2) | |
| (3) Cualquier alteración, para propósito fraudulento, de cualquier registro o reporte requerido por esta Parte. | 43.110 (a)(3) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 (a)(3) | |
| (b) La realización por parte de cualquier persona de un acto prohibido de acuerdo con lo prescrito en el párrafo (a) de esta Sección es la base para suspender o revocar el correspondiente certificado de operación del explotador, taller de mantenimiento aeronáutico y de la licencia que posea esa persona, expedida por la DGAC. | 43.110 (b) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.110 (b) | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|---|--|------------------------|
| <p>43.13 Reglas relativas a la realización de los trabajos (Generalidades)</p> | <p>43.300 Realización de mantenimiento</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.300</p> | |
| <p>(a) Cada persona que ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración en un producto, deberá usar los métodos, técnicas y prácticas descritas en el manual de mantenimiento actualizado o en las instrucciones para la aeronavegabilidad continua preparada por el fabricante, u otros métodos, técnicas y prácticas aceptadas por la DGAC excepto lo indicado en la RAP 43.16. Deberá usar las herramientas, el equipamiento, y los equipos de prueba necesarios para asegurar la terminación del trabajo de acuerdo con las prácticas aceptadas en la industria aeronáutica. Si el fabricante recomienda equipamiento especial o equipos de prueba, la persona debe usar ese equipamiento o equipos de prueba o su equivalente aceptado por la DGAC.</p> | <p>43.300 (a)(1)(2)(4) y (5)</p> | <p>Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.300, párrafos (1)(2)(4) y (5)</p> | |
| <p>(b) (1) Cada persona que realice mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración, deberá efectuar el trabajo usando los componentes, partes y materiales especificados por el fabricante de tal manera que el producto trabajado mantenga su condición original, con respecto a su aerodinámica, resistencia estructural, resistencia a la vibración, deterioro y otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad; dichos componentes, partes y materiales solo podrán ser usados o instalados en un producto con certificado tipo si se encuentran debidamente certificados y cuentan con su debida trazabilidad.</p> | <p>43,300 (a)(1)</p> | <p>Los requerimientos de esta Sección RAP están incluidos en los requisitos del párrafo 43.300(a)(1)</p> | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|---|------------------------|
| (2) Cada persona que realice una alteración mayor, reparación mayor, reconstrucción, no podrá comenzar los trabajos sin la aprobación por parte de la DGAC de la memoria técnica respectiva. | 43.300 (b) | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el LAR 43.300 (b) | |
| <p>(c) Disposiciones especiales para poseedores de certificados de explotador de transporte expedido bajo las disposiciones de las RAP 121 ó 135 y Operadores Parte 129 que poseen especificaciones de operación:</p> <p>A menos que sea notificado de otra manera por la DGAC, los métodos, técnicas y prácticas, contenidos en el manual general de mantenimiento y el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua aprobado para el poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo bajo las Partes 121 ó 135 y operadores Parte 129 que poseen especificaciones de operación (éstas les requieren proveer un programa de inspección y mantenimiento de aeronavegabilidad continua) constituyen medios aceptables de cumplimiento con esta Sección.</p> | | Este párrafo deja de tener vigencia por que bajo el concepto LAR, el mantenimiento de aeronaves de los operadores 121, 135 y 129, es efectuado por las OMA's. | |
| 43.15 Reglas adicionales relativas a la realización de inspecciones | | | |
| (a) Generalidades: Cada persona que efectúe una inspección de acuerdo a lo requerido en las Partes 91 ó 135 de esta RAP, deberá: | | | |
| (1) Realizar la inspección de tal manera que determine si la aeronave o parte(s) de la misma que se encuentra en inspección, cumplan con todos los requisitos aplicables de aeronavegabilidad; y | 43.300(a)(1) | No se considera esta Sección porque ya está en el párrafo 43.300(a)(1) propuesto. | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------|---|------------------------|
| <p>(2) Si la inspección está prevista en la Parte 135 o Sección 91.409(e) de esta RAP, realizar la inspección de acuerdo con las instrucciones y procedimientos establecidos en el programa de inspección de la aeronave que está siendo inspeccionada.</p> | | | |
| <p>(b) Helicópteros: Cada persona que realice una inspección especificada según la Parte 91 de las RAP a un helicóptero deberá inspeccionar los siguientes sistemas, de acuerdo con el manual de mantenimiento o instrucciones para aeronavegabilidad continua emitidas por el fabricante, relacionados con:</p> | 43.300(a)(1) | No se considera esta Sección porque ya está en el párrafo 43.300(a)(1) propuesto. | |
| <p>(1) Ejes de transmisión de potencia o sistemas similares.</p> | | | |
| <p>(2) La caja de engranajes de transmisión del rotor principal, por defectos evidentes.</p> | | | |
| <p>(3) El rotor principal y la sección central (o área equivalente).</p> | | | |
| <p>(4) El rotor auxiliar del helicóptero.</p> | | | |
| <p>(c) Inspecciones anuales y de 100 horas.</p> | | | |
| <p>(1) Cada persona que realice una inspección anual o de 100 horas deberá usar una lista de chequeo durante el cumplimiento de la inspección. La lista de chequeo puede ser un formato particular, uno proporcionado por el fabricante del equipamiento que está siendo inspeccionado, o de otra fuente. Esta lista de chequeo deberá tener el alcance y detalle de los ítems contenidos en el apéndice D de esta Parte y el párrafo (b) de esta Sección como fuera aplicable y deberá cumplirse anualmente aunque la aeronave no haya volado.</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|-----------------------|--|------------------------|
| <p>(2) Cada persona que apruebe el retorno al servicio de una aeronave con un motor recíproco alternativo, después de cumplir una inspección anual o de 100 horas, antes de su aprobación, deberá probar operacionalmente el (los) motor(es), para determinar que su performance sea satisfactoria de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de:</p> | <p>43.300(a)(1)</p> | <p>No se considera esta Sección porque ya está en el párrafo 43.300(a)(1) propuesto.</p> | |
| <p>(i) Potencia desarrollada (estática y en mínimo r.p.m.); (ii) Magnetos; (iii) Combustible y presión de aceite; y (iv) Temperatura de cabeza de cilindro y temperatura de aceite.</p> | | | |
| <p>(3) Cada persona que aprueba el retorno al servicio de una aeronave con motor potenciado por turbina después de una inspección anual, de una de 100 horas, o de una inspección progresiva antes de la aprobación, deberá probar operacionalmente el (los) motor(es) para determinar que su performance sea satisfactoria de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.</p> | | | |
| <p>(d) Inspección Progresiva</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|-----------------------|---|------------------------|
| <p>(1) Un explotador bajo la RAP 135 que aplique un sistema de inspecciones progresivas, para iniciar este sistema deberá efectuar una inspección mayor a la aeronave, después de su cumplimiento, se podrá efectuar inspecciones rutinarias y detalladas que deberán ser cumplidas tal como lo prescribe el programa de inspección progresiva recomendada por el fabricante y aprobado por la DGAC en su respectivo programa de mantenimiento de la aeronave.</p> <p>Las inspecciones rutinarias consisten en un chequeo visual de la aeronave y componentes, accesorios y sistemas, tanto como sea posible sin desmontaje.</p> <p>Las inspecciones detalladas consisten en un chequeo completo de la aeronave y sus componentes, accesorios y sistemas, incluyendo su desmontaje como sea necesario. Para propósitos de este subpárrafo, el "overhaul" de un componente es considerado como una inspección detallada.</p> | 43.300(a)(1) | No se considera esta Sección porque ya está en el párrafo 43.300(a)(1) propuesto. | |
| <p>(2) Si la aeronave está lejos de la estación donde normalmente se efectúan sus inspecciones, un taller de mantenimiento aeronáutico (TMA) autorizado, o el fabricante de la aeronave, según lo prescrito en la RAP 43.3, podrán efectuar la inspección de acuerdo a los procedimientos y formatos establecidos en el programa de inspección aprobado por la DGAC.</p> | | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|---|---|--|------------------------|
| 43.16 Limitaciones de Aeronavegabilidad | | | |
| Cada persona que efectúa una inspección u otro mantenimiento especificado en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento preparado por el fabricante o en las instrucciones para aeronavegabilidad continua, deberá realizar las inspecciones u otro mantenimiento de acuerdo con esa Sección o de acuerdo con las especificaciones de operación aprobadas por la DGAC bajo las Partes 121, 135 o un programa de mantenimiento aprobado bajo la Sección 91.409 (e) de esta RAP. | 43.300(a)(1) | Este requerimiento ya está considerado en el párrafo 43.300(a)(1) propuesto | |
| 43.17 Reservado | | No considerado, no es funcional | |
| | 43.100: Responsabilidades | Se incorpora requisito del LAR, no considerado en la RAP vigente, que establece la responsabilidad de la entidad o persona que relice cualquier tarea de mantenimiento. | |
| | 43.105: Informe de condiciones no aeronavegables | Se incorpora requisito del LAR, no considerado en la RAP vigente, que establece la obligacion de la persona responsable de emitir una certificacion de conformidad de mantenimiento, de reportar condiciones no aeronavegables que el haya identificado. | |
| | 43.110: Falsificación, reproducción o alteración de registros de mantenimiento | Se incorpora requisito del LAR, no considerado en la RAP vigente, que establece la responsabilidad de una entidad o persona, ante cualquier acto de fraude. | |
| | 43.205 Personas u organizaciones autorizadas a realizar inspecciones en proceso | Se incorpora requisito del LAR, no considerado en la RAP vigente, que regula la funcion de mantenimiento relacionado con la "inseccion en proceso", que bajo la nueva concepcion de la realizacion del mantenimiento en un ambiente LAR, se hace importante su regulacion. | |
| Apéndices | Apéndices | | |

| TEXTO DE LA NORMA VIGENTE | PROPUESTA DE REVISION | SUSTENTO DE LA REVISIÓN | Otras normas afectadas |
|--|---|---|------------------------|
| Apéndice "A" - Alteraciones Mayores, Reparaciones Mayores y Mantenimiento Preventivo. | Apéndice 1: Criterios de clasificación de modificaciones y/o reparaciones mayores | Por armonización se adopta LAR Apéndice 1, la que en lugar de hacer un listado de Reparaciones y Modificaciones Mayores del Apéndice A de la norma vigente, establece criterios para la tipificación de las mismas. | |
| Apéndice "B" - Registros de Inspecciones, Reparaciones y Alteraciones - Formato DGAC –A-337. | | Este Apéndice no se considera en vista que el formato correspondiente está considerado en la propuesta del RAP 145 armonizada, por ser bajo el ámbito LAR, competencia de las OMA's la realización de las Reparaciones y Modificaciones Mayores | |
| Apéndice "C" - Reservado. | | No considerado por que no es funcional | |
| Apéndice "D" - Alcance y detalle de Ítems (según sea aplicable a la aeronave en particular) a ser incluidos en las inspecciones Anuales y de 100 hrs. | Apéndice 2: Alcance y detalle de los ítems (según sea aplicable a la aeronave en particular) a ser incluidos en las inspecciones de 100 horas. | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el Apéndice 2 del LAR 43 | |
| Apéndice "E" - Pruebas e Inspección del Sistema Altimétrico. | Apéndice 3: Inspecciones y pruebas de sistema altimétrico | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el Apéndice 3 del LAR 43 | |
| Apéndice "F" - Pruebas e Inspecciones del ATC Transponder. | Apéndice 4: Inspecciones y pruebas del ATC – Transponder | Solo redacción diferente, por lo que por armonización se adopta el Apéndice 4 del LAR 43 | |