

(SE APRUEBAN LAS ENMIENDAS CONTENIDAS EN ACTA DE REVISIÓN DE ENMIENDA RTA OPS 3 DE FECHA 02/7/2008)

ACUERDO N° 44 -2008. Aprobado el 02 de Julio de 2008

Publicado en La Gaceta N° 211 del 3 de Noviembre de 2008

El Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil en uso de las facultades conferidas de conformidad a la Ley No. 595 " Ley General de Aeronáutica Civil", publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 193 del cinco de octubre del año dos mil seis, Artículo 8; Artículo 10 numeral 1; Artículo 12 numerales 9 y 10; Artículo 17 numeral 1;

**CONSIDERANDO**

I

Que Nicaragua, como parte contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en la ciudad de Chicago el día 7 de diciembre de 1944, tiene el compromiso de adoptar las normas y métodos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través de los Anexos a dicho Convenio, con el fin de garantizar al máximo las condiciones que permitan desarrollar una aviación civil segura y eficaz.

II

Que el Estado de Nicaragua, honrando su compromiso como Estado contratante del Convenio de Chicago y consciente de la necesidad del establecimiento de normas y procedimiento para la vigilancia de la seguridad operacional.

III

Que siendo dinámico el sector aeronáutico en cuanto a la Vigilancia de la seguridad Operacional, por consiguientes sus normas requieren de revisión, enmiendas o cambios que estén acordes con los estándares de seguridad operacional establecidos por OACI.

**POR TANTO**

De acuerdo a consideraciones que anteceden y conforme a las atribuciones que le son inherentes a esa Autoridad Aeronáutica

**ACUERDA**

**PRIMERO:** Aprobar las Enmiendas Contenidas y relacionadas en Acta de Revisión de Enmienda RTA OPS 3 de fecha dos de julio del dos mil ocho, amparadas en carta presentada por la Dirección de Normas de Vuelo.

**SEGUNDO:** Se Autoriza:

1) Agregar las siguientes definiciones:

**Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

**"Estado del operador".** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**"Operaciones en el mar"** Operaciones en las que una proporción considerable del vuelo se realiza sobre zonas marítimas desde puntos mar adentro o a partir de los mismos. Dichas operaciones incluyen, sin que la enumeración sea exhaustiva, el apoyo a explotaciones de petróleo, gas y minerales en alta mar y el traslado de pilotos de mar.

**"Operación"** Actividad o grupo de actividades que están sujetas a peligros iguales o similares y que requieren un conjunto de equipo que se habrá de especificar; o, el logro o mantenimiento de un conjunto de competencias de piloto, para eliminar o mitigar el riesgo de que se produzcan esos peligros.

**"Serie de vuelos"** Vuelos consecutivos que:

- a) se inician y concluyen dentro de un plazo de 24 horas; y
- b) son efectuados en su totalidad por un mismo piloto al mando.

**"Manual de operación de la aeronave"** Manual, aceptable para el Estado del explotador, que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves

**"Fase de aproximación y aterrizaje - helicópteros"** Parte del vuelo a partir de 300 m (1 000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura, o bien a partir del comienzo del descenso en los demás casos, hasta el aterrizaje o hasta el punto de aterrizaje interrumpido.

**Fase de despegue y ascenso inicial.** Parte del vuelo a partir del comienzo del despegue hasta 300 m (1 000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura o hasta el fin del ascenso en los demás casos.

**"Miembro de la tripulación"** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

**"Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL)"** Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de la performance.

**"Fase en ruta"** Parte del vuelo a partir del fin de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el comienzo de la fase de aproximación y aterrizaje.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Plan operacional de vuelo.** Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del helicóptero, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los helipuertos de que se trate.

**Punto de decisión para el despegue (TDP).** Punto utilizado para determinar la performance de despegue a partir del cual, si se presenta una falla de grupo motor, puede interrumpirse el despegue o bien continuarlo en condiciones de seguridad.

**"Servicios de escala (Ground handling)".** Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

**VTOSS.** Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el grupo motor crítico fuera de funcionamiento, con los demás grupos motores en funcionamiento dentro de los límites operacionales aprobados.

2) Agregar los siguientes párrafos:

Anexo 6 2.2.3.2

Agregar párrafo nuevo RTA OPS 3.210(d)(1)

El operador debe proporcionar instrucción debidamente específica y procedimientos que habrá de seguir todo el personal de mantenimiento, salvo los pilotos calificados, que tenga que girar el rotor con potencia de motor para fines de pruebas de mantenimiento.

Anexo 6 2.2.3.3

Agregar al RTA OPS 3.230(d)

El operador debe publicar instrucciones para las operaciones y proporcionar información sobre la performance ascensional del helicóptero con todos los motores en funcionamiento, para que el piloto al mando pueda determinar la pendiente ascensional que puede alcanzarse durante la fase de despegue y ascenso inicial en las condiciones de despegue existentes y con el procedimiento de despegue previsto. Esta información debe basarse en los datos del fabricante del helicóptero o en otros datos, aceptables para el INAC, e incluirse en el manual de operaciones.

Anexo 6 3.1.3

Agregar un párrafo nuevo. RTA OPS 3.470 (d)

Cuando se trate de helicópteros respecto a los cuales no es aplicable el Anexo 8, Parte IV, debido a la exención prevista en el Artículo 41 del Convenio, el INAC debe asegurarse que se satisfaga en la medida de lo posible el nivel de performance especificado en las subpartes de performance de esta RTA.

Anexo 6 4.4.4

Agregar un nuevo párrafo al RTA OPS 3.728

Cuando un helicóptero vuele de conformidad con las IFR y que tenga una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg o una configuración de capacidad máxima de asientos de pasajeros superior a 9, debe estar equipado con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno provisto de una función frontal para evitar impactos.

Anexo 6 3.2.2

Agregar al RTA OPS 3.470(e)

El nivel de performance definido por las partes apropiadas del código de performance mencionado en RTA OPS 3.470, relativo a los helicópteros designados en esta subparte debe ser acorde con el nivel general incorporado en las regulaciones de esta RTA.

Anexo 6 3.2.4

Agregar a la RTA OPS 3.005(C)(1)

El INAC tomara las precauciones razonablemente posibles para que se mantenga el nivel general de seguridad establecido en estas disposiciones, bajo todas las condiciones de utilización previstas, incluyendo las que no estén específicamente tratadas en las disposiciones de esta subparte.

Anexo 6 4.3.3.2

Agregar a la RTA OPS 3.715(a)(1)

Los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 2 730 kg, y hasta 7 000 kg, deberían estar equipados con un FDR de Tipo V.

#### Anexo 6 7.1.2

Agregara un nuevo subpárrafo RTA OPS 3.940(a)(8)

La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona autorizada por el Estado de matrícula para manejar el tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.

#### Anexo 6 7.4.3.5

Agregar un nuevo párrafo al RTA OPS 3.970(a)(1)(ii)

El operador no puede continuar utilizando a un piloto como piloto al mando en una operación, a menos que en los 12 meses precedentes el piloto haya hecho por lo menos un vuelo representativo como piloto miembro de la tripulación de vuelo, como piloto inspector, o como observador en la cabina de pilotaje. En caso de que hayan transcurrido más de 12 meses sin que el piloto haya hecho un vuelo representativo, antes de actuar de nuevo como piloto al mando en esa operación dicho piloto debe demostrar nueva capacitación, de acuerdo con esta RTA OPS 3.

#### Anexo 6 9.4.2

Agregar al RTA OPS 3.1055(d)

Las anotaciones del libro de a bordo deberían llevarse al día y hacerse con tinta o lápiz tinta.

**TERCERO:** El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su publicación por cualquier medio, sin perjuicio de su posterior Publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Managua a los dos días del mes de julio del año dos mil ocho. **Cap. CARLOS SALAZAR SÁNCHEZ**, Director General.