
LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 42.933

Lunes 19 de Abril de 2021

Página 1 de 7

Normas Generales

CVE 1928570

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile / Dirección General de Aeronáutica Civil

APRUEBA ENM 8 A LA EDICIÓN 1 DE LA DAN 92 VOLUMEN I "REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA AVIACIÓN NO COMERCIAL, AVIONES PEQUEÑOS CON MOTORES CONVENCIONALES, PLANEADORES Y GLOBOS"

(Resolución)

Núm. 04/3/0002/0037 exenta.- Santiago, 11 de enero de 2021.

Vistos:

- a) La ley N° 18.916.
- b) La Ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC.
- c) El DAR 06 "Operación de Aeronaves" Volumen III "Aviación General".
- d) La resolución N° 636, del 11 Oct. 2013, que aprueba la 1ª edición de la DAN 92 Volumen I "Reglas de operación para la aviación no comercial, aviones pequeños con motores convencionales, planeadores y globos".
- e) La enmienda 37 al Anexo 6 Parte II, Aviación general Internacional-Aviones, publicada con fecha 5 Nov. 2020.
- f) La adopción de la enmienda 38 al Anexo 6 parte II de acuerdo con el documento OACI AN 11/6.3.32 de fecha 30 Jul. 2020.
- g) La adopción de la enmienda 39 al anexo 6 Parte II de acuerdo con el documento OACI AN 11/6.3.31-20/123, del 17 Nov. 2020.
- h) La resolución E N° 04/3/0981/1184, de fecha 5 Nov. 2020, que aprueba la Cuarta Edición del PRO ADM 02 "Estructura, Contenidos y Formatos de la Normativa de la DGAC".
- i) Las propuestas de enmienda subidas "Para Opinión" a la página web de la DGAC con fechas 5 de Jun., 20 de Jul. y 5 Oct. 2020 y las correspondientes Planillas de Evaluación de Comentarios con el acuerdo del Comité Técnico correspondiente.
- j) Las conclusiones alcanzadas por las NE (OPS) 08, 11, 20, 23 y 26-2020 desarrolladas por la Sección Normas (LOA) del Subdepartamento Normativa Aeronáutica.

Considerando:

- a) La necesidad de incorporar a la DAN 92 la enmienda 37 y la adopción de las enmiendas 38 y 39 de OACI publicadas en las fechas que se indican en las letras e), f) y g) de los vistos.
- b) Lo acordado por los Comité Técnico que evaluaron los comentarios presentados por los usuarios internos y externos a las propuestas de enmienda publicadas por la DGAC para opinión.
- c) Las conclusiones de las NE derivadas de comentarios y sugerencias presentadas por usuarios internos.

Resuelvo:

Apruébese, con esta fecha la enmienda 8 a la Edición 1 de la DAN 92 Vol. I "Reglas de operación para la aviación no comercial, aviones pequeños con motores convencionales, planeadores y globos".

Anótese y comuníquese.- Raúl Jorquera Conrads, General de Brigada Aérea (A), Director General.- Fernando Bolton Poblete, Encargado Subdepartamento Normativa Aeronáutica.

CVE 1928570

Director: Juan Jorge Lazo Rodríguez
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: +562 2486 3600 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

CAPÍTULO A
GENERALIDADES

92.1 DEFINICIONES

APROBACIÓN ESPECÍFICA.

Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.

APROXIMACIÓN FINAL EN DESCENSO CONTINUO (CDFA).

Técnica de vuelo, congruente con los procedimientos de aproximación estabilizada, para el tramo de aproximación final (FAS) siguiendo el procedimiento de aproximación por instrumentos que no es de precisión (NPA) en descenso continuo, sin nivelaciones de altura, desde una altitud/altura igual o superior a la altitud/altura del punto de referencia de aproximación final hasta un punto a aproximadamente 15 m (50 ft) por encima del umbral de la pista de aterrizaje o hasta el punto en el que comienza la maniobra de enderezamiento para el tipo de aeronave que se esté operando; para el FAS de un procedimiento NPA seguido por una aproximación en circuito, se aplica la técnica de CDFA hasta que se alcanzan los mínimos de aproximación en circuito (OCA/H en circuito) o la altitud/altura de la maniobra de vuelo visual.

ESTADO DEL ESTABLECIMIENTO PRINCIPAL DE UN EXPLOTADOR DE LA AVIACIÓN GENERAL.

El Estado en el que el explotador de una aeronave de aviación general tiene su oficina principal o, de no haber tal oficina, su residencia permanente.

OPERACIONES EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD (LVO).

Operaciones de aproximación con un RVR inferior a 550 m y/o con una DH inferior a 60 m (200 ft) u operaciones de despegue con un RVR inferior a 400 m.

PISTA CONTAMINADA.

(Aplicable a partir del 4 Nov. 2021) Una pista está contaminada cuando una parte importante de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

PISTA MOJADA.

(Aplicable a partir del 4 Nov. 2021) La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta un espesor de 3 mm inclusive, dentro del área de utilización prevista.

PISTA SECA.

(Aplicable a partir del 4 Nov. 2021) Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible ni está contaminada en el área que se prevé utilizar.

RESUMEN DEL ACUERDO.

Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado (el del establecimiento principal de un explotador de la aviación general), el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del artículo 83 bis registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.

SERVICIO DE ESCALA.

Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

92.7 APROBACIONES ESPECÍFICAS.

(a) El piloto al mando no realizará operaciones para las cuales se requiera una aprobación específica según se señala en (b) siguiente o trabajo aéreo sin fines de lucro y con fines propios, a menos que dicha aprobación haya sido emitida por la DGAC o el Estado de matrícula. Las aprobaciones específicas seguirán el formato del Apéndice 4 y contendrán por lo menos la información que se enumera en dicho Apéndice.

(b) A partir del 20 Nov. 2025, las siguientes actividades requerirán de una Aprobación Específica:

- (1) Créditos operacionales por HUD, EVS, SVS, CVS, sistemas de aterrizaje automático, cuando se utilizan en operaciones de baja visibilidad.
- (2) Operaciones con baja visibilidad.
- (3) Maletines de vuelo electrónicos.
- (4) Especificaciones de navegación para operaciones PBN con AR.
- (5) Separación vertical mínima reducida.
- (6) Mercancías peligrosas.
- (7) Otras que defina el Estado.

92.9 AERONAVE OPERADO BAJO UN ACUERDO EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 83 BIS (a).

(a) Una aeronave que opere bajo un acuerdo en virtud del artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y el Estado del establecimiento principal de un operador de la aviación general llevará a bordo una copia auténtica certificada del resumen del acuerdo, ya sea en formato electrónico o impreso (ver Apéndice 7). Cuando el resumen esté en un idioma distinto al inglés, se incluirá una traducción al inglés.

(b) Los inspectores de seguridad operacional de la aviación civil tendrán acceso al resumen del acuerdo en virtud del artículo 83 bis para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo el Estado de matrícula ha transferido al Estado del establecimiento principal de un operador de la aviación general, cuando realicen actividades de supervisión tales como verificaciones en la plataforma.

(c) El Estado de matrícula o el Estado del establecimiento principal de un operador de la aviación general transmitirá a la OACI el resumen del acuerdo junto con el acuerdo en virtud del artículo 83 bis para su registro ante el Consejo de la OACI.

CAPÍTULO C
OPERACIONES DE VUELO

92.205 PREPARACIÓN DE LOS VUELOS.

(a) No se iniciará ningún vuelo hasta que el piloto al mando haya comprobado que:

- (1) El avión reúne condiciones de aeronavegabilidad, está debidamente matriculado y los certificados al respecto se encuentran a bordo;
- (2) Los instrumentos y el equipo instalado en el avión son los apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;
- (3) Se haya cumplido con el mantenimiento necesario de conformidad con lo señalado en el Capítulo G de este volumen.
- (4) El peso y balance cumpla con lo establecido en el manual de vuelo y sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- (5) La carga transportada esté debidamente distribuida e inmovilizada.

92.205 (b)(4) (B).

(*) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;

(**) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;

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

92.205 (b)(4) (v).

La DGAC expedirá una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que se realizarán únicamente cuando se proporcione información RVR.

92.205 (f) (1).

El operador o piloto al mando dará cumplimiento a los requisitos establecidos en el DAR 06, Volumen III, Capítulo 3, 3.16.

92.205 (h).

(1) Todos los miembros de la tripulación de vuelo que realicen operaciones a altitudes a las que la falta de oxígeno podría provocar una disminución de sus facultades, deberán utilizar continuamente oxígeno de aviación especificación MIL-PRF-27210 o equivalente, de manera de no afectar la seguridad del vuelo.

(2) En un avión no presurizado, la tripulación de vuelo, deberá hacer uso permanente de oxígeno a partir de los 10.000 pies MSL de día y 8.000 pies MSL, de noche.

(3) Todos los miembros de la tripulación ocupados en servicios esenciales para la operación segura de un avión en vuelo utilizarán continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se prescribe el suministro según 92.205 (g).

92.207 (a).

(1) Para operar hacia o desde un aeródromo, el piloto al mando no usará mínimos inferiores a los establecidos por la DGAC para ese aeródromo, y en el extranjero la autoridad aeronáutica local en que esté situado. Al establecer mínimos de utilización de aeródromo, se observarán las condiciones que estuvieran prescritas en la lista de aprobaciones específicas. Para fines de planificación de vuelo se utilizarán mínimos más elevados para un aeródromo cuando este se designa como de alternativa que para el mismo aeródromo/helipuerto cuando se prevé como aeródromo de aterrizaje propuesto.

(5) Para el despegue con baja visibilidad, la DGAC expedirá una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.

92.207 (b).

Reportes durante el vuelo - Observaciones meteorológicas (Aeronotificación-AIREP) Desde a bordo de las aeronaves y de acuerdo con el Reglamento DAR 03, se efectuarán las siguientes observaciones:

- (1) Observaciones ordinarias,
- (2) Observaciones especiales,
- (3) Observaciones durante el ascenso inicial y la aproximación, y
- (4) Otras observaciones a solicitud.

92.207 (c) (3) (i).

Cuando se disponga de arneses de seguridad, el miembro de la tripulación que ocupe el asiento de piloto deberá mantener abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje. Todo otro miembro de la tripulación deberá mantener abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes le impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.

CAPÍTULO D
LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

92.301 (a) (2).

Hasta el 3 noviembre 2021 al aplicar las normas de este capítulo se tendrán en cuenta todos los factores que afecten de modo importante a la performance del avión (como por ejemplo: masa, procedimientos operacionales, la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo, temperatura, viento, pendiente y condiciones de la pista, es decir, presencia de fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos, para aviones terrestres, y condiciones de la superficie del agua para hidroaviones). Tales factores se tomarán en cuenta directamente como parámetros de utilización o indirectamente, mediante tolerancias o márgenes que pueden indicarse en los datos de performance. A partir del 4 Nov. 2021 al aplicar las normas de este capítulo, se tendrán en cuenta todos los factores que afecten de modo importante a la performance del avión (como por ejemplo: masa, procedimientos operacionales, la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo, la pendiente de la pista, la temperatura ambiente, el viento, y las condiciones de la superficie de la pista a la hora prevista de utilización, es decir, presencia de fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos, para aviones terrestres, y condiciones de la superficie del agua para hidroaviones). Tales factores se tomarán en cuenta directamente como parámetros de utilización o indirectamente mediante tolerancias o márgenes que pueden indicarse en los datos de performance o en el amplio y detallado código de performance de acuerdo con los cuales se opera el avión.

92.301 (b).

En la aeronave deberán existir letreros, listas, marcas en los instrumentos, o combinaciones de estos recursos, que presenten visiblemente las limitaciones prescritas por la DGAC.

92.301 (c).

El piloto al mando determinará que, de acuerdo con las performances establecidas para la aeronave se lleven a cabo con seguridad el despegue y la salida.

92.301 (d).

El piloto al mando deberá operar dentro de las limitaciones de peso impuestas por el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido, a no ser que la DGAC autorice otra cosa en circunstancias excepcionales para un cierto aeródromo o pista donde no exista problema de perturbación debida al ruido.

CAPÍTULO E
INSTRUMENTOS, EQUIPOS, LUCES Y EQUIPAMIENTO

92.405 (c) (2) (ii) (A).

Deberá estar en posesión de su habilitación en vuelo por instrumentos (IFR) y estar al tanto de los procedimientos normales y anormales, incluidos los procedimientos de emergencia.

92.407 (b) (1).

Para todas las aeronaves, en todos los vuelos.
Las aeronaves en todos los vuelos deberán estar equipadas con o llevarán bordo:

(i) Un botiquín de primeros auxilios situado en lugar accesible, y el contenido de este conforme a lo indicado en Apéndice 3 de esta DAN.

(ii) Excepto los planeadores quienes mantendrán normas de seguridad equivalentes, los aviones estarán equipados con extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión tales como polvo químico seco o dióxido de carbono y cuya instalación y fijación no entorpezca la operación segura de la aeronave o afecte la seguridad de la tripulación y pasajeros. Su ubicación deberá permitir el fácil acceso a ellos a no ser que estos se encuentren a la vista. Si se encuentran almacenados, esta ubicación debe estar señalizada. Al menos uno estará ubicado:

(A) en el compartimiento de pilotos; y
(B) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a la tripulación de vuelo; y
(C) todo agente extintor que se utilice en los extintores de incendios incorporados en los receptáculos destinados a desechar toallas, papel o residuos en los lavabos de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 Dic. 2011 o después y todo agente extintor empleado en los extintores de incendios portátiles de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual haya sido expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después, no será de un tipo de los enumerados en el protocolo de Montreal aprobado por el decreto supremo (Relaciones Exteriores) N° 238, de 8 Mar. 1990 (publicado el 28 Abr. 1990) relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono.

(iii) Un asiento o litera para cada persona que exceda los dos (2) años. Para menores a la edad indicada, estos pueden viajar en los brazos de un adulto que ocupe un asiento equipado con el respectivo cinturón de seguridad o podrá hacer uso de sillas certificadas para su uso en aviación.

(iv) Un cinturón de seguridad para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera.

(v) Para los aviones fabricados a partir del 1 enero 1978, todo asiento de la tripulación de vuelo estará equipado con una combinación de cinturón de seguridad y una amarra de hombros unida a un riel de inercia que cumpla con la TSO C114, que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida e impida que el piloto que quede repentinamente incapacitado pueda interferir el normal funcionamiento de los mandos de vuelo.

(vi) Cuando el avión esté equipado con fusibles accesibles en vuelo, fusibles eléctricos de repuesto, de los amperajes apropiados, para sustituirlos.

(vii) Luz portátil independiente para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.

92.407 (b) (2) (ii).

Todo avión terrestre monomotor o multimotor (incluye anfibia utilizado como avión terrestre) cuando vuele en ruta sobre el agua deberá estar equipado como se indica a continuación:

(A) Con un chaleco salvavidas que cumpla con la TSO C13 para cada ocupante cuando vuele sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa.

(B) Con un chaleco salvavidas que cumpla con la TSO C13 o un cojín con capacidad de flotación que cumpla con la TSO C72 cuando vuele en una ruta en que tanto al despegue como al aterrizaje haya posibilidad de un amaraje.

(C) Con un chaleco salvavidas que cumpla con la TSO C13 para cada ocupante cuando vuele sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo.

CAPÍTULO I

92.803 BITÁCORA DE VUELO (FLIGHT LOG).

Todo avión deberá llevar una bitácora de vuelo en el que se anoten los datos particulares del avión, su tripulación y cada viaje.

92.805 DOCUMENTACIÓN QUE DEBE SER LLEVADA A BORDO EN CADA AERONAVE.

Exceptuando los documentos indicados en (a)(2) y (3), los documentos indicados pueden ser transportados en un medio electrónico de almacenamiento (EFB o similar) siempre y cuando la tripulación pueda responder con rapidez y seguridad ante una solicitud de la autoridad y el sistema satisfaga los requisitos indicados en (b) siguiente.

92.805 (b) (1) Generalidades.

(i) El operador previo al uso de un EFB portátil, deberá asegurarse de que no afecta a la actuación de los sistemas y equipos del avión o a la capacidad de operar el mismo.

(ii) La DGAC expedirá una aprobación específica para el uso operacional de las funciones EFB que se emplearán para la operación segura de los aviones.

(2) Cuando se utilizan EFB a bordo del avión el operador deberá:

- (i) evaluar los riesgos de seguridad operacional relacionados con cada función EFB.
- (ii) establecer y documentar los procedimientos de uso y los requisitos de instrucción correspondientes al dispositivo y a cada función EFB; y
- (iii) asegurarse de que, en caso de falla del EFB, la tripulación de vuelo dispone rápidamente de información suficiente para que el vuelo se realice en forma segura.

APÉNDICE 3 SUMINISTROS MÉDICOS

Contenido del Botiquín de primeros auxilios:

- Gasas de 10*10 cms.
- Gasas de 15*15 cms.
- Toallitas con alcohol.
- Pocket gel de 60 ml.
- Apósito transparente Tegaderm.
- Cinta Transpore.
- Miniguía de primeros auxilios.
- Caja transportadora.

Las cantidades para transportar serán definidas por el piloto al mando de acuerdo con la cantidad de personas a bordo de la aeronave.

APÉNDICE 4 APROBACIONES ESPECÍFICAS PARA LA AVIACIÓN NO COMERCIAL

Notas.

5. Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación específica (con los criterios pertinentes).

6. Insértese la categoría de la operación de aproximación por instrumentos que corresponda (CAT II, III). Insértese el RVR mínimo en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.

7. Insértese el RVR mínimo de despegue aprobado en metros, o la visibilidad horizontal equivalente, si no se usa el RVR. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.

8. Lista de las capacidades de a bordo (es decir, aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.

9. Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación AR para PBN (p. ej., RNP AR APCH), con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".

10. Lista de funciones EFB que se utilizarán para la operación segura de las aeronaves con cualquier limitación aplicable.

11. Aquí pueden anotarse otras aprobaciones específicas o datos utilizando una línea (o un bloque de varias líneas) por aprobación (p. ej., aprobación específica para operaciones de aproximación, MNPS).