

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 43.544

Sábado 6 de Mayo de 2023

Página 1 de 7

Normas Generales

CVE 2310275

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

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

APRUEBA LA ENM. 8 A LA EDICIÓN 1, DE LA NORMA DAN 150 "NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES DEPORTIVAS LIVIANAS (LSA)"

(Resolución)

Núm. 04/3/0970/1164 exenta.- Santiago, 30 de octubre de 2020.

Vistos:

- Código Aeronáutico.
- Ley N° 16.752, Orgánica de la DGAC.
- La resolución N° 1.724 que aprueba la Edición 1 de la DAN 150 "Normas para la Operación de Aeronaves Deportivas Livianas (LSA).
- Lo indicado en el PRO-ADM 02.
- Las ediciones publicadas para opinión con fechas 5 y 17 jun 2020.
- Lo señalado por el Sub Departamento Normativa Aeronáutica-Sección Normas (LOA) en las Notas de Estudio NE (OPS) 16 y 18-2020.

Considerando:

- Las conclusiones de las NE (OPS) 16 y 18-2020 respecto a las propuestas de enmienda a las secciones 150.505 y 150.205 (a) respectivamente, que dan origen a las ediciones para opinión subidas a la página web de la DGAC con fechas 5 y 17 junio 2020.
- La evaluación de los comentarios recibidos respecto a las ediciones subidas "para opinión" en la página web de la DGAC.

Resuelvo:

Apruébase la Enmienda 8 a la Edición 1 de la norma DAN 150 "Normas para la Operación de Aeronaves Deportivas Livianas (LSA)".

Anótese y comuníquese.- Víctor Villalobos Collao, General de Aviación, Director General.

CAPÍTULO A DEFINICIONES

Se agregan las siguientes definiciones:

150.1 DEFINICIONES.

CHALECO SALVAVIDAS

Dispositivo de flotación que permite que una persona en estado consciente o inconsciente mantenga la cabeza fuera del agua.

CVE 2310275

Director: Felipe Andrés Peroti Díaz
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

VUELO PROLONGADO SOBRE EL AGUA

Vuelo sobre el agua a más de 93 km (50 NM) o a 30 minutos a velocidad normal de crucero, lo que sea menor, de distancia respecto de un área en tierra que resulte apropiada para realizar un aterrizaje de emergencia.

**CAPÍTULO B
APLICACIÓN**

Se modifica el siguiente párrafo:

150.105 ÁMBITO DE UTILIZACIÓN.

(b) Aeronaves categoría Experimental LSA.

(3) Excepcionalmente, el propietario de una aeronave armada a partir de un kit podrá recibir instrucción de vuelo inicial en su propio avión. Los exámenes de pericia serán rendidos en un avión homólogo que posea certificado de aeronavegabilidad estándar o especial (i.e categoría LSA).

**CAPÍTULO C
GENERALIDADES**

Se modifica el siguiente párrafo:

150.205 LIMITACIONES DE OPERACIÓN

(a) Limitaciones Generales.

(1)

(i) Las aeronaves LSA pueden ser operadas según las reglas de vuelo VFR (diurno o nocturno), o conforme a las reglas de vuelo IFR en condiciones VMC; siempre y cuando cuenten con el equipamiento establecido en la sección 150.513 siguiente;

(ii) El piloto al mando cumplirá con todas las normas establecidas en el Reglamento DAR 91 "Reglas de Vuelo y Operación General" y Norma Técnica DAN 91 "Reglas del Aire";

(iv) El límite de techo de servicio será el indicado en el respectivo manual de vuelo;

(v) La aeronave es solo para piloto y pasajero o persona a bordo;

(vi) Las operaciones permitidas serán aquellas autorizadas por el manual de vuelo; y

(vii) Todo avión terrestre monomotor (incluye anfibia utilizado como avión terrestre) cuando vuele en ruta sobre el agua deberá estar equipado con chaleco salvavidas o cojín con capacidad de flotación que cumpla con las TSO C13 y C72 según se indica a continuación:

(A) Con un chaleco salvavidas para cada ocupante en una ruta a una distancia de la costa superior a la razón de planeo;

(B) Con un chaleco salvavidas o cojín con capacidad de flotación para cada ocupante cuando despeguen o aterricen en un aeródromo donde haya probabilidad de amaraje forzoso;

(C) Con un chaleco salvavidas para cada ocupante cuando vuele sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa.

(viii) No se operará en zonas conocidas o previstas de formación de hielo.

**CAPÍTULO E
REQUERIMIENTOS DE AERONAVEGABILIDAD**

Se modifica el siguiente párrafo:

150.411 REVOCACIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

En el caso que se tengan evidencias que un fabricante deje de proporcionar información para mantener la Aeronavegabilidad Continuada, la DGAC procederá a revocar de inmediato el Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría LSA, y la aeronave específica a partir de

esa fecha sólo podrá acceder a obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial categoría Experimental para su operación. Otro efecto idéntico se producirá si la aeronave no es mantenida de acuerdo a los requerimientos establecidos por el fabricante o si ella es modificada no contando con la aprobación del fabricante.

CAPÍTULO F INSTRUMENTOS Y EQUIPAMIENTO

Se modifica el siguiente párrafo:

150.505 TRANSPONDEDOR.

(a) Toda aeronave estará equipada con un transpondedor de notificación de la altitud de presión que opere de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

(b) Se exceptúa de lo anterior al operador de una aeronave LSA cuando opere su aeronave en espacio aéreo no controlado o se cuente con una autorización expresa del Control de Tráfico Aéreo.

(c) Toda instalación de un transpondedor debe ser efectuada por el fabricante de la aeronave, o bien, por un CMA conforme a datos aprobados por el fabricante de la aeronave y aceptados por la DGAC; y

(d) Haber sido inspeccionado y probado por un CMA habilitado, dentro de los últimos 24 meses calendario, conforme a los Apéndices C y B de la norma DAN 43.

(e) Si la aeronave está equipada con un transpondedor modo S, deberá contar con un dispositivo automático para detectar dicho estado.

(f) En Apéndice B se establece la Solicitud y Codificación de los Transpondedores de Notificación de Altitud de Presión.

Se agrega el siguiente párrafo:

150.513 EQUIPOS E INSTRUMENTOS REQUERIDOS PARA OPERACIONES VFR E IFR EN CONDICIONES VMC.

(a) Generalidades

(1) Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, en los aviones se instalarán, según sea apropiado, los instrumentos que se prescriben en los párrafos siguientes. Los instrumentos prescritos, incluida su instalación, cumplirán con las normas que resulten aceptables para la DGAC.

(2) Un avión irá equipado con instrumentos para que la tripulación de vuelo pueda verificar la trayectoria de vuelo del avión, llevar a cabo cualquier maniobra reglamentaria requerida y observar las limitaciones de utilización del avión en las condiciones de utilización previstas.

(3) El piloto al mando, no despegará un avión con instrumentos, sistemas, luces u otros ítems de equipamiento inoperativos. Para los fines de aplicación de esta sección, se deben considerar también como inoperativos aquellos ítems de equipamiento que teniendo una ubicación en el avión se encuentren desinstalados.

(b) Instrumentos requeridos para vuelos VFR durante el día. Para realizar este tipo de operación, las aeronaves, excepto los globos, deberán estar equipadas con medios que les permitan medir y exhibir las siguientes funciones:

- (1) El rumbo magnético
- (2) La altitud de presión barométrica
- (3) La velocidad indicada
- (4) La cantidad de combustible por cada estanque
- (5) La posición del tren de aterrizaje si este es retráctil
- (6) Los instrumentos de motor que indiquen los parámetros básicos de funcionamiento (tacómetros, indicador presión de aceite, indicadores de temperatura para cada motor-aceite y líquido refrigerante, indicador de presión de carga, cuando corresponda)

(c) Instrumentos requeridos para vuelos VFR durante la noche.

(1) Los indicados para reglas de vuelo VFR durante el día

(2) Todo avión que opere conforme a la regla de vuelo visual durante la noche, además de las luces indicadas en 150.511, deberá contar con las siguientes luces:

(i) Un faro de aterrizaje

(ii) Iluminación para todos los instrumentos de vuelo y equipo que sean esenciales para la utilización segura del avión y que utiliza la tripulación de vuelo.

(d) Instrumentos requeridos para vuelo IFR en condiciones VMC. Todas las aeronaves, cuando vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos estarán equipadas con medios que les permitan medir y exhibir en pantalla las siguientes funciones:

(1) Los instrumentos y equipos básicos especificados para volar bajo las reglas de vuelo VFR

(2) El viraje y desplazamiento lateral

(3) Indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial) por cada piloto requerido y un indicador de actitud de vuelo adicional

(4) El rumbo estabilizado de la aeronave

(5) La velocidad vertical de ascenso y descenso

(6) Indicador de temperatura de aire exterior

(7) Reloj instalado en la aeronave con indicación de hora, minutos y segundos o de indicación digital.

Se agrega el siguiente apéndice:

APÉNDICE B

ASIGNACIÓN DE DIRECCIONES DE AERONAVE PARA USO EN SISTEMAS DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y/O VIGILANCIA

1. PROPÓSITO

Establecer la solicitud, por parte de los Operadores de aeronaves, y la asignación, por la DGAC, de Direcciones de Aeronave para uso en sistemas de comunicaciones, navegación y/o vigilancia, de acuerdo al plan de distribución mundial establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2. ANTECEDENTES

(a) Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

(b) Lo establecido por el Anexo 10 de OACI.

(c) DAR 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas".

3. MATERIA

(a) Generalidades.

(1) El gran avance experimentado, a nivel mundial, por la actividad aérea ha influido en el desarrollo de nuevas técnicas que permiten aumentar la eficiencia y seguridad de las operaciones aéreas en lo relacionado con sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia, llegando a la necesidad de tener que establecer, a través de OACI, un código identificatorio para cada aeronave, código llamado técnicamente "Dirección de Aeronave".

(2) La asignación de estas direcciones de aeronave exige un plan completo de distribución de códigos que pueda aplicarse, en forma segura, en todo el mundo. Lo anterior exige que en ningún momento sea asignada una misma dirección de aeronave a más de una aeronave.

(3) Los sistemas que actualmente utilizan esta técnica son el radar secundario de vigilancia (SSR) en modo "S", la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), el sistema anticollisión de a bordo (ACAS) y, en algunos países, el transmisor de localización de emergencia (ELT).

(b) Descripción del Plan.

Cada dirección de aeronave estará compuesta por un bloque de 24 bits. La OACI ha establecido que los primeros 12 identifiquen el Estado o país de matrícula de la aeronave y le entrega, a cada una de las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, la distribución y control de los otros 12 bits, para asignarlas a las aeronaves de cada uno de los respectivos Estados.

(c) Administración del Plan.

(1) La OACI administrará el plan de modo que pueda mantenerse una distribución internacional apropiada de direcciones de aeronave.

(2) La DGAC asignará y controlará las direcciones de aeronave de matrícula chilena.

(d) Asignación de direcciones de aeronave.

(1) El estado de matrícula asignará direcciones exclusivas, dentro del bloque que le corresponda, a las aeronaves que lo requieran y que estén equipadas.

(2) Las direcciones de aeronave se asignarán de conformidad con los siguientes principios:

(i) En ningún momento se asignará la misma dirección a más de una aeronave.

(ii) Se asignará a cada aeronave una sola dirección independiente de la composición del equipo de a bordo.

(iii) No se modificará la dirección salvo en circunstancias excepcionales y tampoco se modificará durante el vuelo.

(iv) Cuando una aeronave cambie de estado de matrícula, se abandonará la dirección asignada previamente y la nueva autoridad de registro le asignará una nueva dirección.

(v) La dirección servirá únicamente para la función técnica de direccionamiento e identificación de la aeronave y no para transmitir ninguna información específica; y

(vi) No se asignarán a las aeronaves direcciones compuestas de 24 ceros o de 24 unos.

(e) Asignación de direcciones de aeronave. Las direcciones de aeronave se utilizarán para aplicaciones que exijan el encaminamiento de información hacia y desde aeronaves debidamente equipadas.

(f) Solicitud de direcciones de aeronave.

(1) Todo Operador de aeronave de matrícula chilena que tenga instalado y aprobado por la DGAC, equipamiento que requiera una dirección de aeronave de 24 bits para cumplir la función para la cual fue diseñado, deberá solicitarla al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC usando el formulario del Anexo 1 a este Apéndice (2).

(2) En el formulario indicado se deberá establecer con precisión tanto la aeronave (marca, modelo, número de serie y matrícula), el Operador (nombre, dirección, fono y fax), como la utilización que se le dará a la dirección solicitada (SSR modo "S", ACAS, SATCOM, etc.).

(g) Formato y distribución de direcciones de aeronave en Chile.

DIRECCIÓN DE AERONAVE	
Código de país	Código de aeronave
1110 10 000 000	

(1) El formato de toda dirección de aeronave está constituido por un conjunto de 24 bits, divididos en dos bloques de 12 dígitos cada uno. Los primeros 12 corresponden al código de país y los otros 12 identificarán a la aeronave en particular.

(2) Para el Estado de Chile el código de país, que tiene por característica ser fijo y asignado por OACI, a través del Anexo 10, Parte I, Capítulo 9, Tabla 9-1 "Atribuciones a los Estados de Direcciones de Aeronave", es el número binario 1110 10 000 000.

(3) El segundo bloque de 12 bits permite la combinación de 4096 códigos y corresponde a la sección que administra la DGAC, para las aeronaves con matrícula chilena.

(4) Con el fin de mantener un ordenamiento lógico y facilitar la identificación de las aeronaves que utilicen esta tecnología, la DGAC diseñó la siguiente estructura dentro del bloque de dígitos que debe administrar:

CÓDIGO DE AERONAVE	
Indicativo de operador (6 bits)	Indicativo de aeronave (6 bits)
-----	-----

(i) Los 6 primeros dígitos de este bloque (bits 13, 14, 15, 16, 17, y 18 de la dirección de aeronave), establecerán un indicativo sobre el Operador al cual pertenece la aeronave, tal como empresa aérea, organismo del Estado, club aéreo, particular, etc. Esta estructura permite disponer de sesenta y cuatro distintas combinaciones para cada indicativo de Operador.

(ii) Los últimos 6 dígitos de este bloque (bits 19, 20, 21, 22, 23 y 24) identificarán consecutivamente la aeronave dentro del indicativo de Operador que corresponda. Esta estructura permite disponer de 64 distintas combinaciones para cada indicativo de Operador.

(iii) El Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC mantendrá un registro actualizado con la distribución de asignaciones para los distintos indicativos de Operador y aeronaves en particular.

(h) Certificado de Asignación de Dirección de Aeronave.

(1) La DGAC por intermedio del Subdepartamento de Aeronavegabilidad otorgará, a cada solicitante que cumpla los requisitos de esta regla de operación, un certificado de asignación de dirección de aeronave que se indica en el Anexo 2 de este Apéndice (2)

(2) De acuerdo a lo establecido internacionalmente, esta asignación será única para cada aeronave y se mantendrá vigente durante el tiempo que la aeronave pertenezca a una empresa u organización en particular y/o permanezca bajo matrícula chilena. Es decir, que en caso de enajenación, cambio de operador o cualquier circunstancia que implique cambio o cancelación de matrícula, el Operador deberá informar de ello al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC, para su confirmación, reemplazo o eliminación del registro correspondiente.

4. ANEXOS

4.1 Anexo 1 FORM. DGAC 08/2-19 "Solicitud de asignación de dirección de aeronave".

4.2 Anexo 2: FORM. DGAC 08/2-20 "Certificado de asignación de dirección de aeronave".

Anexo 1

SOLICITUD DE ASIGNACIÓN DE DIRECCIÓN DE AERONAVE

Empresa, organización o persona natural..... solicita..... a la Dirección General de Aeronáutica Civil asignar a la aeronave, equipamiento y Operador identificado a continuación, una dirección de aeronave de 24 bits, de acuerdo a lo establecido en este apéndice.

Marca del avión.....
 Modelo del avión.....
 Serie del avión.....
 Matrícula.....
 Nombre del Operador.....
 Dirección.....
 Fono.....
 FAX.....

Tipo de Utilización | SSR modo S | SATCOM | OTRO |
 Tipo de Operación | Comercial | Particular | Otro |

Firma del solicitante:.....

Nombre del solicitante:.....

Cargo del solicitante:.....

Anexo 2

CERTIFICADO DE ASIGNACIÓN DE DIRECCIÓN DE AERONAVE

La Dirección General de Aeronáutica Civil asigna al operador identificado a continuación, la dirección de aeronave de 24 bits señalada más abajo, de acuerdo al Plan Mundial coordinado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

NOMBRE DEL OPERADOR	
AERONAVE	DIRECCIÓN DE AERONAVE
Marca, modelo, serie	1110 10 000 000 XXX XXX

La dirección asignada por este certificado será válida para ser usada en la siguiente aplicación:

TIPO DE EQUIPAMIENTO EN CUESTIÓN

De acuerdo a los procedimientos establecidos, esta asignación es única para la aeronave individualizada y se mantendrá vigente durante el tiempo que la aeronave pertenezca al operador señalado y permanezca bajo matrícula chilena. En caso de enajenación, cambio de operador o cualquiera circunstancia que implique cambio o cancelación de matrícula, el operador deberá informar al Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la DGAC., para su reemplazo o eliminación del registro correspondiente

