# OBJETO

El objeto de esta declaración es asegurar que la aeronave de referencia cumple con todos los requisitos de equipamiento según la última versión en vigor de la normativa (UE) Nº 965/2012 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

Se realizará una declaración por aeronave.

Este formato aplicará a las siguientes operaciones AOC de transporte aéreo comercial de aviones:

* Transporte de pasajeros y carga: aeronave compleja y no compleja.
* Introducción y costes compartidos: aeronave compleja.

# INSTRUCCIONES PARA RELLENAR ESTE FORMATO

Completar en primer lugar los apartados 3 y 4 de este formato con las características generales de operación y tipo de operaciones a realizar, que deberán ser coherentes con lo establecido en el manual operaciones (MO).

A continuación, proceder con el listado de la declaración propiamente dicho. En él se recogen los diferentes puntos normativos que hacen alusión a requisitos de equipamiento, divididos en los correspondientes subapartados cuando sea el caso. Cada punto lleva asignado un Nº de Referencia que sirve para identificar el texto de la norma al que se refiere, en el anexo F de este documento, ANEXO REQUISITOS EQUIPAMIENTO.

El listado de requisitos se ha dividido en tres partes, para diferenciar aquéllos equipos que irán a bordo en cualquier caso (anexo A), de los que el Operador incorporará sólo en determinadas operaciones específicas que lo requieran (anexo B) y de los equipos que irán a bordo en cumplimiento de la PART-26 (anexo C – sólo para aeronaves complejas).

Finalmente, el operador firmará la declaración de cumplimiento en el anexo D, y cuando lo requiera complementará el anexo E, para las operaciones en que se vea afectado.

En resumen, se contemplan los siguientes anexos:

1. **EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO**

* El Operador deberá marcar la casilla “SI”, si el citado equipo está instalado, o “N.A.” en caso de que no le sea aplicable por el tipo de aeronave (MOPSC, MTOM, etc), operación declarada (diurna, VMC, etc) u otros (fecha de expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, etc).
* En el primer caso, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTO” se deberá especificar el equipo (especificando PN o SN) o característica con el que se garantiza el cumplimiento. En caso contrario se indicará en esta casilla la justificación de por qué no le aplica.
* La casilla “COMENTARIOS AESA” es para uso exclusivo de la Agencia.

1. **EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN**

Se rellenará este anexo para aquellos equipos susceptibles de ser embarcados o desembarcados de la aeronave en función del tipo de operación, como es el caso de las balsas para vuelos prolongados sobre el agua, equipo de supervivencia, etc.

En este caso, a la hora de hacer la declaración de estos equipos el operador deberá señalar una de estas tres opciones:

* SIEMPRE: El operador declara que el equipo en cuestión se encontrará siempre a bordo. Las exigencias para su operatividad vendrán recogidas en la MEL.
* N.A. (No Aplicable): Por el tipo de operación a realizar, el operador declara no necesitar ese equipo y asume que nunca estará a bordo.
* SOLO SI REQ: El operador deja la puerta abierta a instalar el equipo en la aeronave cuando específicamente se requiera para la operación, de acuerdo a lo establecido en su MO.

En caso de marcar la casilla “SIEMPRE”, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTACIÓN / REF.MO” se incluirá el equipo que da cumplimiento al requisito (incluyendo SN y/o PN). En caso que el cumplimiento lo dé una característica del equipo se explicará en la misma casilla.

Por el contrario, siempre que se marque la casilla “N.A.”, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTACIÓN / REF.MO” se incluirá la razón por la que no le aplica el requisito.

Por último, si ha marcado la casilla “SOLO SI REQ”, tendrá que indicar:

* Referencia y la ubicación en el MO donde se detalla las instrucciones y responsabilidades en relación con la gestión de estos equipos.
* Equipo que da cumplimiento al requisito (incluyendo SN y/o PN)

La casilla “COMENTARIOS AESA” al igual que para el formato de equipos obligatorios es para uso exclusivo de la Agencia.

1. **EQUIPOS AVIONES AFECTADOS POR PART - 26**

Este anexo se rellenará únicamente en caso de que el avión en cuestión esté afectado por la PART -26, es decir aviones grandes certificados según el CS-25 o normativa equivalente. Los requisitos están recogidos en el Reglamento 2015/640 modificado por el Reglamento 2019/133.

El medio de cumplimiento válido para cada equipo está recogido en el CS-26.

1. **DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO**

El Operador, a través de los responsables firmantes en la página de esta declaración, se responsabiliza de la veracidad de los datos plasmados en este documento, de acuerdo a la versión de la normativa incluida en el ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO.

Al declarar cumplimiento con los requisitos normativos de este Anexo, el operador se hace responsable de haber considerado lo establecido en los AMC/GM que estén en vigor a la fecha de presentación de su declaración responsable.

1. **ANEJOS PARA OTRAS OPERACIONES**

A rellenar por el operador con la declaración de los equipos requeridos específicamente para la realización de determinadas operaciones, ya sean Aprobaciones Especiales (LVO, RVSM, etc.) o de otro tipo (CPDLC, PBN, etc.).

1. **ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO**

Texto de la normativa en vigor en el que se basará la declaración de cumplimiento, en el que se enumeran los diferentes requisitos con la misma referencia que en los anexos A, B y C.

Todas la CAMO\*s estarán obligadas a entregar esta declaración a través de medios electrónicos (Art. 14 Ley 39/2015). Se tramitará a través de la Solicitud General de la SEDE ELECTRONICA de AESA ([Clique aquí)](https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/SOLIC_GRAL/DESCRIPCION/)

A lo largo del formato en todos los puntos en los que se hace referencia a Organización CAMO\*, se debe entender que se trata de una organización aprobada según la subparte G de la Parte M o de una organización aprobada según el Anexo Vc (parte CAMO).

***CAMO\*= Organización Parte M Subparte G u Organización CAMO Parte CAMO.***

# CARACTERÍSTICAS DE LAS AERONAVES Y OPERACIÓN

Marcar en la siguiente tabla las limitaciones en la operación a realizar por la aeronave de acuerdo al equipamiento embarcado.

|  |  |
| --- | --- |
| CARACTERÍSTICAS DE LAS AERONAVES Y OPERACIÓN | **REQUISITOS QUE DEJAN DE APLICAR** |
| No operará en IFR ni en VFR nocturna (+para las luces + para los auriculares + CAT.IDE.A.335 para el panel de audio) | CAT.IDE.A.130  CAT.IDE.A.115 b)  CAT.IDE.A.325 b)  CAT.IDE.A.335 |
| No operará en VFR sin Referencias Visuales del terreno | CAT.IDE.A.345 |
| No se realizarán vuelos nocturno en condiciones de engelamiento | CAT.IDE.A.165 |
| Ninguna ruta a más de 60 min de ERA sin asistencia médica cualificada | CAT.IDE.A.225 |
| No se realizarán vuelos sobre áreas donde se necesite equipo de supervivencia | CAT.IDE.A.305 |
| No se realizarán vuelos sobre el agua | CAT.IDE.A.285 |
| En caso de avión presurizado: No operará por encima de 25.000 pies | CAT.IDE.A.235 |
| En caso de avión NO presurizado: No operará por encima de 10.000 pies | CAT.IDE.A.240 |
| En caso de aprobación MNPS con un solo HF: Sólo operará en las rutas del espacio MNPS establecidas en su M.O. | CAT.IDE.A.345 c) |
| Aeronave sin equipos de radio con separación 8,33 KHz: Dentro de Europa, sólo operará en espacio aéreo español, según reglas de vuelo visual, en espacios aéreos donde no se requiera el uso de radio y en aquéllos donde las comunicaciones por radio se realicen en asignaciones de frecuencia según AIP con separación de 25 KHz. | CAT.IDE.A.330 Reg. 1079/2012 -Res. DGAC 20/12/2016 |

# OTRAS OPERACIONES

El operador deberá marcar en la tabla inferior el tipo de operaciones que realizará el avión (algunas de ellas con aprobación) y rellenar la información requerida en los correspondientes anejos a este documento, recogidos en el anexo E.

|  |  |
| --- | --- |
| **OTRAS OPERACIONES** | **ANEJO** |
| LVO (Especificar):\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | A |
| RVSM | B |
| NAT HLA (MNPS) | C |
| PBN RNP AR APCH | D |
| OTRAS OPERACIONES PBN (Especificar): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | E |
| ETOPS | F |
| ALCANCE EXTENDIDO DE MÁS DE 120 MIN (OPERACIÓN NON ETOPS) | G |
| CPDLC | H |
| STEEP APPROACH | I |
| AVIÓN TURBINA MONOMOTOR EN IMC | J |
| OTRAS (Especificar): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |  |

# ANEXOS

## EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO

| **A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO** | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | |  | |  | |  | | |
| **Nº REF.** | **REQUISITO** | **ITEM** | | **MEDIO DE CUMPLIMIENTO** | | **SI** | | **N.A.** | **COMENTARIOS AESA** |
| 1 | **CAT. IDE.A.100**  Instrumentos y equipo — General | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 2 | **CAT.IDE.A.110**  Fusibles eléctricos de recambio | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 3 | **CAT.IDE.A.115**  Luces de operación | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 4 | **CAT.IDE.A.120**  Limpiaparabrisas |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 5 | **CAT.IDE.A.125**  Operaciones VFR diurnas | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 6 | **CAT.IDE.A.130**  Operaciones IFR o nocturnas | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e)(1) | |  | |  | |  |  |
| (e)(2) | |  | |  | |  |  |
| (f) | |  | |  | |  |  |
| (g) | |  | |  | |  |  |
| (h) | |  | |  | |  |  |
| (i)(1) | |  | |  | |  |  |
| (i)(2) | |  | |  | |  |  |
| (i)(3) | |  | |  | |  |  |
| (i)(4) | |  | |  | |  |  |
| (i)(5) | |  | |  | |  |  |
| (i)(6) | |  | |  | |  |  |
| (i)(7) | |  | |  | |  |  |
| (j) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 7 | **CAT.IDE.A.135**  Equipo adicional para la operación con un solo piloto en condiciones IFR |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 8 | **CAT.IDE.A.140**  Sistema de aviso de altitud | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 9 | **CAT.IDE.A.150**  Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS)) | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 10 | **CAT.IDE.A.155**  Sistema anticolisión a bordo(ACAS) |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 11 | **CAT.IDE.A.160**  Equipo de radar meteorológico de a bordo | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 12 | **CAT.IDE.A.165**  Equipos adicionales para operaciones en condiciones de formación de hielo nocturnas | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 13 | **CAT.IDE.A.170**  Sistema de interfono para la tripulación de vuelo |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 14 | **CAT.IDE.A.175**  Sistema de interfono para los miembros de la tripulación |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 15 | **CAT.IDE.A.180**  Sistema de megafonía |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 16 | **CAT.IDE.A.185**  Registrador de voz de cabina de vuelo | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(1) | |  | |  | |  |  |
| (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(3) | |  | |  | |  |  |
| (c)(1) | |  | |  | |  |  |
| (c)(2) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e)(1) | |  | |  | |  |  |
| (e)(2) | |  | |  | |  |  |
| (e)(3) | |  | |  | |  |  |
| (e)(4) | |  | |  | |  |  |
| (f) | |  | |  | |  |  |
| (g)(1) | |  | |  | |  |  |
| (g)(2) | |  | |  | |  |  |
| (h) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 17 | **CAT.IDE.A.190**  Registrador de datos de vuelo | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (a)(3) | |  | |  | |  |  |
| (b)(1) | |  | |  | |  |  |
| (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(3) | |  | |  | |  |  |
| (b)(4) | |  | |  | |  |  |
| (b)(5) | |  | |  | |  |  |
| (c ) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 18 | **CAT.IDE.A.195**  Grabación del enlace de datos | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (a)(3) | |  | |  | |  |  |
| (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e ) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 19 | **CAT.IDE.A.200**  Registrador combinado | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 20 | **CAT.IDE.A.205**  Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (a)(3) | |  | |  | |  |  |
| (a)(4) | |  | |  | |  |  |
| (a)(5) | |  | |  | |  |  |
| (a)(6) | |  | |  | |  |  |
| (b)(1) | |  | |  | |  |  |
| (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(3) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 21 | **CAT.IDE.A.210**  Señales de uso de cinturones y de prohibición de fumar |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 22 | **CAT.IDE.A.215**  Puertas interiores y cortinas | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 23 | **CAT.IDE.A.220**  Botiquín de primeros auxilios | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 24 | **CAT.IDE.A.230**  Oxígeno de primeros auxilios | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 25 | **CAT.IDE.A.235**  Oxígeno suplementario — Aviones presurizados | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
| (f) | |  | |  | |  |  |
| (g) | |  | |  | |  |  |
| (h) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 26 | **CAT.IDE.A.240**  Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 27 | **CAT.IDE.A.245**  Equipo respiratorio de protección de la tripulación | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 28 | **CAT.IDE.A.250**  Extintores portátiles | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 29 | **CAT.IDE.A.255**  Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 30 | **CAT.IDE.A.260**  Marcas de puntos de rotura |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 31 | **CAT.IDE.A.265**  Medios para la evacuación de emergencia | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d)(1) | |  | |  | |  |  |
| (d)(2) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 32 | **CAT.IDE.A.270**  Megáfonos | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 33 | **CAT.IDE.A.275**  Iluminación y marcado de emergencia | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b)(1) | |  | |  | |  |  |
| (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(3) | |  | |  | |  |  |
| (b)(4) | |  | |  | |  |  |
| (b)(5) | |  | |  | |  |  |
| (b)(6) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 34 | **CAT.IDE.A.280**  Transmisor de localización de emergencia (ELT) | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (b)(1) | |  | |  | |  |  |
| (b)(2) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| AMC2 (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 35 | **CAT.IDE.A.325**  Auriculares | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 36 | **CAT.IDE.A.330**  Equipo de comunicación por radio  (Reg. 1079/2012 modificado, y Reg. 923/2012 SERA modificado) | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 37 | **CAT.IDE.A.335**  Panel de selección de audio |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 38 | **CAT.IDE.A.340**  Equipos de radio para operaciones VFR en rutas en que se navega por referencia visual | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 39 | **CAT.IDE.A.345**  Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR, o VFR en rutas no navegables por referencia visual  (Datalink según Reg. 29/2009) | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
| (e) | |  | |  | |  |  |
| (f) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 40 | **CAT.IDE.A.350**  Transpondedor  (Reg. 1207/2011 modificado por el Reg. 2017/386) |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 41 | **CAT.IDE.A.355**  Gestión de datos electrónicos de navegación | (a) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (b) | |  | |  | |  |  |
| (c) | |  | |  | |  |  |
| (d) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 42 | **CAT.GEN.MPA.145**  Información sobre los equipos de emergencia y supervivencia de a bordo |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 43 | **CAT.GEN.MPA.150**  Amaraje forzoso |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 44 | **CAT.GEN.MPA.195**  Conservación, presentación y utilización de grabaciones de los registradores de vuelo | (c) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (d) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 45 | **CAT.GEN.MPA.205**  Sistema de seguimiento de aeronaves  (Equipo instalado a bordo) | (a)(1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (a)(2) | |  | |  | |  |  |
| (a)(3) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 46 | **CAT.GEN.MPA.210**  Localización de una aeronave en peligro | (1) | |  | |  | |  |  |
|  |  | (2) | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 47 | **CAT.OP.MPA.126**  Navegación basada en la performance |  | |  | |  | |  |  |
|  | | | | | | | | | |
| 48 | **ORO.SEC.100.A**  Seguridad de la cabina de vuelo |  | |  | |  | |  |  |
|  |  | (2) | |  | |  | |  |  |

## EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN

| **B. EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN** | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Nº REF.** | **REQUISITO** | | | | **ITEM** | **MEDIO DE CUMPLIMIENTO/**  **REF. MO** | **SIEMPRE** | **N.A.** | **SOLO SI REQ** | **COMENTARIOS AESA** |
| 49 | **CAT.IDE.A.225**  Botiquín médico de emergencia | | | | (a) |  |  |  |  |  |
|  |  | | | | (c)(1) |  |  |  |  |  |
| (c)(2) |  |  |  |  |  |
| (c)(3) |  |  |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | |
| 50 | **CAT.IDE.A.285**  Vuelo sobre el agua | | | | (a)(1) |  |  |  |  |  |
|  |  | | | | (a)(2) |  |  |  |  |  |
| (b) |  |  |  |  |  |
| (c)(1) |  |  |  |  |  |
| (c)(2) |  |  |  |  |  |
| (d)(1) |  |  |  |  |  |
| (d)(2) |  |  |  |  |  |
| (e)(1) |  |  |  |  |  |
| (e)(2) |  |  |  |  |  |
| (e)(3) |  |  |  |  |  |
| (e)(4) |  |  |  |  |  |
| (f)(1) |  |  |  |  |  |
| (f)(2) |  |  |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | |
| 51 | **CAT.IDE.A.305**  Equipo de Supervivencia | | | | (a)(1) |  |  |  |  |  |
|  |  | | | | (a)(2) |  |  |  |  |  |
| (a)(3) |  |  |  |  |  |
| (b)(1)(i) |  |  |  |  |  |
| (b)(1)(ii) |  |  |  |  |  |
| (b)(2) |  |  |  |  |  |

## EQUIPOS AVIONES AFECTADOS POR PART-26

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **C. EQUIPOS AVIONES AFECTADOS POR PART - 26** | | | | | |
|  | | | | | |
| **Nº REF.** | **REQUISITO** | **MEDIO DE CUMPLIMIENTO** | **SI** | **N.A.** | **COMENTARIOS AESA** |
| 52 | **26.50**  Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 53 | **26.60**  Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 54 | **26.100**  Ubicación de las salidas de emergencia |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 55 | **26.105**  Acceso a la salida de emergencia |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 56 | **26.110**  Marcas de salida de emergencia |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 57 | **26.120**  Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 58 | **26.150**  Interiores de compartimento |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 59 | **26.155**  Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 60 | **26.156**  Materiales de aislamiento térmico o acústico |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 61 | **26.160**  Protección contra incendios de los lavabos |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 62 | **26.170**  Extintores de incendios |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 63 | **26.200**  Avisador acústico del tren de aterrizaje |  |  |  |  |
|  | | | | | |
| 64 | **26.250**  Sistemas de apertura y cierre de la puerta del comportamiento de la tripulación de vuelo – incapacitación de un tripulante |  |  |  |  |

## DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

| **D. DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO** |
| --- |

Por la presente declaro que la relación anterior de equipos instalados en la aeronave referenciada representa un reflejo exacto la realidad, y que por tanto cumple con todos los requisitos de equipamiento de avión requerido por AIR OPS según el Anexo IV al Reglamento (UE) Nº 965/2012 así como los requisitos adicionales incluidos en este formato, de acuerdo a la versión contemplada en el ANEXO REQUISITOS EQUIPAMIENTO de este documento, excepto lo indicado para los siguientes puntos: *(si no se indica ningún requisito especificar “ninguno”)*

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

## ANEJOS PARA OTRAS OPERACIONES

| **E. ANEJOS PARA OTRAS OPERACIONES** |
| --- |

**ANEJO A: APROBACIÓN ESPECIAL LVO**

A continuación, se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación LVO indicada a continuación (sistemas de piloto automático, equipamiento ILS (LOC/GP), radio-altímetro, sensores de datos aire…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TIPOS DE OPERACIONES LVO SOLICITADAS** | | |
| LVTO. |  | RVR…. |
| LTS Cat I |  | RVR…. |
| Cat II | DH…. | RVR…. |
| OTS Cat II | DH…. | RVR…. |
| Cat IIIA | DH…. | RVR…. |
| Cat IIIB | DH…. | RVR…. |
| Cat IIIB sin DH |  | RVR…. |
| APP EVS |  | RVR…. |

*(Márquese la opción que proceda de las anteriores)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo, dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación LVO arriba indicada según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el AMC1 SPA.LVO.110, GM1 SPA.LVO.110(c)(4)(i), GM1 SPA.LVO.100(f) (c)**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO B: APROBACIÓN ESPECIAL RVSM**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación RVSM (sistemas de medición de altitud, sistema de alerta de altitud, sistema de control de altitud automático, SSR…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ICAO CODE** |
| Transpondedor SSR |  |  | \_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_ |

*Nota; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación RVSM según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el AMC1 SPA.RVSM.105 (b), AMC1 SPA.RVSM.110, AMC1 SPA.RVSM.110(a).**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO C: APROBACIÓN ESPECIAL NAT HLA (MNPS)**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación MNPS (número y tipo de sistemas de navegación, sensores inerciales, sensores GNSS u otro sensor que cumpla los requisitos MNPS, número y tipo de sistemas de comunicaciones VHF y HF, sistemas de comunicaciones, displays EHSI, CDI, MCDUs etc…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS(2)** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota1; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

*(2) Nota 2: En el caso de FMS alimentados por diversos sensores de navegación se deberán indicar también los ítems de la MMEL relacionados con los mismos, tanto en aquellos casos en que información proporcionada por los mismos se utiliza directamente para navegar como cuando se utiliza para actualizar la posición de sistemas inerciales.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación MNPS según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el SPA.MNPS.105, SPA.MNPS.105 (a), (b), (d) y GM1 SPA.MNPS.100.**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO D: APROBACIÓN ESPECIAL PBN RNP AR APCH**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación RNP AR APCH que se solicita (sistemas de navegación LNAV, sistemas de navegación VNAV, sistemas inerciales, sensores GNSS, sensores de navegación convencional, sensores de datos aire, sensores de navegación, equipos de altimetría, sistema de piloto automático, director de vuelo, displays EHSI, CDI, MCDUs etc…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS(2)** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota 1; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

*(2) Nota 2: En el caso de FMS alimentados por diversos sensores de navegación se deberán indicar también los ítems de la MMEL relacionados con los mismos, tanto en aquellos casos en que información proporcionada por los mismos se utiliza directamente para navegar como cuando se utiliza para actualizar la posición de sistemas inerciales.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación PBN RNP AR APCH según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 así como ICAO Doc. 9613 PBN**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO E: OTRAS OPERACIONES PBN**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación PBN que se indica (sistemas de navegación LNAV, sistemas de navegación VNAV, sistemas inerciales, sensores GNSS, sensores de navegación convencional, sensores de datos aire, sensores de navegación, equipos de altimetría, sistema de piloto automático, director de vuelo, displays EHSI, CDI, MCDUs etc…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables. En caso de notificar varias operaciones PBN distintas (por ejemplo RNAV5/RNAV1/RNP APCH) deberán adjuntarse tantos anexos como operaciones.

|  |  |
| --- | --- |
| **TIPOS DE OPERACIONES PBN NOTIFICADAS** | |
| RNAV 10 | RNP 4 |
| RNAV 5 | RNP 2 |
| RNAV 2 | RNP 1 |
| RNAV 1 | A-RNP |
|  | RNP APCH (LNAV) |
|  | RNP APCH (LNAV&VNAV) |
|  | RNP APCH (LP) |
|  | RNP APCH (LPV) |

*(Márquese la opción que proceda de las anteriores)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS(2)** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota 1; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

*(2) Nota 2: En el caso de FMS alimentados por diversos sensores de navegación se deberán indicar también los ítems de la MMEL relacionados con los mismos, tanto en aquellos casos en que información proporcionada por los mismos se utiliza directamente para navegar como cuando se utiliza para actualizar la posición de sistemas inerciales.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación PBN arriba indicada según lo establecido en la parte CAT Subparte IDE del Reglamento (UE) Nº 965/2012 así como ICAO Doc. 9613 PBN**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO F: APROBACIÓN ESPECIAL ETOPS**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación ETOPS indicada a continuación para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TIPO DE OPERACIÓN ETOPS SOLICITADA** | **TIEMPO DE DESVÍO SOLICITADO** | **VELOCIDAD DE DESVÍO SOLICITADA** |
| Menor de 90 Minutos |  |  |
| Entre 90 y 180 Minutos |  |  |
| Mayor 180 Minutos (MTOW > 45.360 Kg ó PAX>19) |  |  |
| Mayor 180 Minutos (MTOW < 45.360 Kg y PAX<19) |  |  |

|  |
| --- |
| **FORMA DE OBTENCIÓN DE LA APROBACIÓN ETOPS SOLICITADA** |
| Acelerada ETOPS |
| En Servicio ETOPS |

*(Márquese la opción que proceda de las anteriores)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación ETOPS arriba indicada según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el SPA.ETOPS.105(a), GM1 SPA.ETOPS.105, EASA AMC20-6 Revisión 2.**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO G: APROBACIÓN NON-ETOPS**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación NON-ETOPS indicada a continuación para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TIPO DE OPERACIÓN NON ETOPS SOLICITADA** | **TIEMPO DE DESVÍO SOLICITADO** | **VELOCIDAD DE DESVÍO SOLICITADA** |
| Entre 120 y 180 Minutos (MTOW < 45.360 Kg y PAX<19) |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación NON ETOPS arriba indicada según lo establecido en el Anexo IV (Parte CAT) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) y GM1 CAT.OP.MPA.140(c).**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO H: OPERACIONES DE ENLACE DE DATOS. CPDLC**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación de enlace de datos CPDLC (número y tipo de sistemas de comunicaciones por enlace de datos, “router” interno de comunicaciones, software de funcionamiento de los sistemas…) para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento aplicables a la operación CPDLC según lo establecido en el Reglamento (UE) Nº 29/2009 apartado 6 y en la FAA AC 120-70B 11, en particular en los puntos 8b, 11 y apéndice 6.**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO I: APROBACIÓN STEEP APPROACH**

A continuación, se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación STEEP APPROACH para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota1; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo, dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente, declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento, existentes en el AFM para ese tipo de avión, aplicables a la operación STEEP APPROACH.**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

**ANEJO J: APROBACIÓN AVIÓN TURBINA MONOMOTOR EN IMC**

**SINGLE-ENGINED TURBINE AEROPLANE OPERATIONS AT NIGHT OR IN IMC (SET-IMC)**

A continuación se detalla para la aeronave referenciada, y según lo especificado por el fabricante, el equipamiento directamente implicado en la operación de avión turbina monomotor de noche o en condiciones IMC para dar cumplimiento a los requisitos aplicables.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE EQUIPO** | **MARCA/TIPO/VARIANTE/ETSO** | **P/N** | **ITEM MEL ASOCIADOS** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

*Nota1; Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la siguiente tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del fabricante o del operador que demuestre la existencia del mismo siendo para ello necesario la aportación del P/N y S/N para la justificación múltiple de los mismos.*

**Por la presente, declaro que la aeronave referenciada cumple con todos los requisitos de equipamiento, aplicables a la operación de avión turbina monomotor de noche o en condiciones IMC, según lo establecido en el Anexo V (Parte SPA, Subparte L) del Reglamento (UE) Nº 965/2012 y en particular en el SPA.SET-IMC.110**

|  |
| --- |
| El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO\* del Operador |
| Firma electrónica  (Lugar/Fecha/Firma) |

## ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO

|  |
| --- |
| **F. ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO** |

|  |
| --- |
| **Los requisitos recogidos a continuación transcriben la última modificación aplicable del Re (UE) 965/2012 con impacto en requisitos de equipamiento, así como las modificaciones relevantes de los reglamentos de cielo único europeo. No se incluyen en este anexo los correspondientes AMC/GM de cada requisito, siendo responsabilidad del operador el considerar la versión de los mismos aplicables en el momento de firmar la declaración.** |

| **Ref.** | **REQUISITO** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO** | | | |
| **1** | **CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** | | |
|  | a) Los instrumentos y equipos requeridos en esta subparte deberán estar aprobados de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes, excepto los siguientes elementos:  1) fusibles de recambio;  2) luces portátiles independientes;  3) un reloj de precisión;  4) soporte para cartas de navegación;  5) botiquines de primeros auxilios;  6) botiquín médico de emergencia;  7) megáfonos;  8) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;  9) anclas de mar y el equipo para amarrar, y  10) dispositivos de sujeción para niños.  b) Los instrumentos y equipos no especificados en esta subparte que no tengan que ser aprobados de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes, pero que se transportan en un vuelo, cumplirán los siguientes requisitos:  2) los instrumentos y equipos no deberán afectar a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o mal funcionamiento.  c) Si el equipo va a ser utilizado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. Cuando haga falta que un componente del equipo sea operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de forma que pueda ser manejado fácilmente desde cualquiera de los correspondientes puestos.  d) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo.  e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. | | |
| **2** | **CAT.IDE.A.110 Fusibles eléctricos de recambio** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con fusibles eléctricos de recambio, de las características necesarias para la protección completa del circuito, para la sustitución de aquellos fusibles cuya sustitución en vuelo esté permitida.  b) El número de fusibles de recambio necesarios a bordo será el mayor de:  1) el 10 % del número de fusibles de cada régimen, o  2) tres fusibles para cada régimen. | | |
| **3** | **CAT.IDE.A.115 Luces de operación** | | |
|  | a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con:  1) un sistema de luces anticolisión;  2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión;  3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y  4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos.  b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con:  1) luces de navegación/posición;  2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y  3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión. | | |
| **4** | **CAT.IDE.A.120 Limpiaparabrisas** | | |
|  | Los aviones con una MCTOM superior a 5 700 kg estarán equipados en cada puesto de pilotaje con un medio para mantener limpia una porción del parabrisas en caso de precipitaciones. | | |
| **5** | **CAT.IDE.A.125 Operaciones VFR diurnas — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados** | | |
|  | a) Los aviones empleados en operaciones VFR diurnas estarán equipados con el siguiente equipo, disponible en el puesto de pilotaje:1) un medio para medir y mostrar:  1) un medio para medir y mostrar:  i) el rumbo magnético,  ii) la hora en horas, minutos y segundos,  iii) la altitud de presión,  iv) la velocidad aerodinámica,  v) la velocidad vertical,  vi) el viraje y resbalamiento,  vii) la actitud,  viii) el rumbo,  ix) la temperatura exterior del aire, y  x) el número Mach siempre que las limitaciones de velocidad se expresen en términos de número Mach;  2) un medio para indicar cuando el suministro de electricidad a los instrumentos de vuelo requeridos no sea adecuado.  b) Siempre que se requieran dos pilotos para la operación, estará disponible para el segundo piloto un medio independiente adicional para visualizar los siguientes elementos:  1) la altitud de presión;  2) la velocidad aerodinámica;  3) la velocidad vertical;  4) el viraje y resbalamiento;  5) la actitud, y  6) el rumbo.  c) Estará disponible un medio para evitar la avería de los sistemas de indicación de velocidad aerodinámica debido a la condensación o congelación en:  1) aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve, y  2) aviones cuyo primer CofA fue expedido a partir del 1 de abril de 1999;  d) Los aviones monomotor con un CofA individual emitido por primera vez antes del 22 de mayo de 1995 están exentos de los requisitos recogidos en los puntos a).1.vi), a.1.vii), a.1.viii) y a.1.ix) si la conformidad requiere actualización técnica. | | |
| **6** | **CAT.IDE.A.130 Operaciones IFR o nocturnas — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados** | | |
|  | Los aviones empleados en operaciones VFR nocturnas o según reglas IFR estarán equipados con el siguiente equipo, disponible en el puesto de pilotaje:  a) un medio para medir y mostrar:  1) el rumbo magnético;  2) la hora en horas, minutos y segundos;  3) la velocidad aerodinámica;  4) la velocidad vertical;  5) viraje y resbalamiento, o en el caso de aviones equipados con medios en espera de medición y visualización de actitud, resbalamiento;  6) la actitud;  7) el rumbo estabilizado;  8) la temperatura exterior del aire, y  9) el número Mach siempre que las limitaciones de velocidad se expresen en términos de número Mach;  b) dos medios para medir y mostrar la altitud de presión;  c) un medio para indicar cuando el suministro de electricidad a los instrumentos de vuelo requeridos no sea adecuado;  d) un medio para evitar la avería de los sistemas indicadores de velocidad aerodinámica requeridos en los puntos a).3) y h.2) debido a la condensación o formación de hielo;  e) un medio de anunciar a la tripulación de vuelo el fallo de los medios requeridos en d) para:  1) aviones cuyo primer CofA se hubiera expedido el o a partir del 1 de abril de 1998, o  2) aviones cuyo CofA individual se hubiese expedido antes del 1 de abril de 1998 con una MCTOM superior a 5 700 kg, y con una MOPSC de más de nueve;  f) excepto para aviones propulsados por hélice con una MCTOM de 5 700 kg o inferior a ella, dos sistemas de presión estática independientes;  g) un sistema de presión estática y una fuente alternativa de presión estática para aviones propulsados por hélice con una MCTOM de 5 700 kg o inferior;  h) siempre que se requieran dos pilotos para la operación, estará disponible para el segundo piloto un medio independiente adicional para visualizar los siguientes elementos:  1) la altitud de presión;  2) la velocidad aerodinámica;  3) la velocidad vertical;  4) el viraje y resbalamiento;  5) la actitud, y  6) el rumbo estabilizado;  i) un medio adicional para medir y mostrar la actitud capaz de ser utilizado desde el puesto de cada uno de los pilotos para aviones con una MCTOM o de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve que:  1) esté continuamente alimentado durante la operación normal y, tras un fallo total del sistema normal de generación de energía eléctrica, se alimente de una fuente independiente;  2) asegure un funcionamiento fiable durante 30 minutos como mínimo a partir del fallo total del sistema normal de generación de electricidad, teniendo en cuenta otras cargas en la fuente de energía de emergencia y los procedimientos operacionales;  3) funcione independientemente de cualquier otro medio de medir y visualizar la actitud;  4) entre automáticamente en funcionamiento tras el fallo total del generador eléctrico normal;  5) quede iluminado adecuadamente durante las fases de operación, excepto para aviones con una MCTOM de 5 700 kg o inferior ya registrados en un Estado miembro el 1 de abril de 1995 y equipados con un indicador de actitud de reserva en el panel de instrumentos izquierdo;  6) quede claramente evidente para la tripulación de vuelo cuando el indicador de actitud de reserva esté operando mediante energía de emergencia, y  7) si el indicador de actitud de reserva tiene su propia fuente de alimentación, tendrá una indicación asociada, en el mismo instrumento o en el tablero de instrumentos, cuando se esté utilizando dicha fuente;  j) un soporte para cartas de navegación en una posición de fácil lectura que pueda iluminarse para operaciones nocturnas. | | |
| **7** | **CAT.IDE.A.135 Equipo adicional para la operación con un solo piloto en condiciones IFR** | | |
|  | Los aviones operados en condiciones IFR con un solo piloto estarán equipados con un piloto automático, con al menos modo de mantenimiento de altitud y rumbo. | | |
| **8** | **CAT.IDE.A.140 Sistema de aviso de altitud** | | |
|  | a) Los siguientes aviones estarán equipados con un sistema de aviso de altitud:  1) aviones propulsados por turbohélice con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve, y  2) aviones propulsados por motores turborreactores.  b) El sistema de aviso de altitud será capaz de:  1) alertar a la tripulación de vuelo al acercarse a la altitud preseleccionada, y  2) alertar a la tripulación de vuelo, como mínimo, mediante una señal audible al desviarse por encima o por debajo de la altitud preseleccionada,  c) No obstante lo dispuesto en la letra a), los aviones con una MCTOM de 5 700 kg o inferior, teniendo una MOPSC de más de nueve, con un CofA individual expedido por primera vez antes del 1 de abril de 1972 y ya registrado en un Estado miembro el 1 de abril de 1995 están exentos de estar equipados con un sistema de aviso de altitud. | | |
| **9** | **CAT.IDE.A.150 Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS)** | | |
|  | a) Los aviones propulsados por turbina con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un TAWS que cumpla los requisitos de equipo de clase A según lo especificado en una norma aceptable.  b) Los aviones propulsados por motor alternativo con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un TAWS que cumpla los requisitos de equipo de clase B según lo especificado en una norma aceptable.  (c) Los aviones propulsados por turbina cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) se haya expedido después del 1 de enero de 2019 y con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y una MOPSC de entre 6 y 9 estarán equipados con un TAWS que cumpla los requisitos de equipo de clase B, según lo especificado en una norma aceptable. | | |
| **10** | **CAT.IDE.A.155 Sistema anticolisión de a bordo (ACAS)** | | |
|  | ***Salvo disposición en contrario del Reglamento (UE) nº 1332/2011***, los aviones propulsados por turbina con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de 19 estarán equipados con ACAS II. | | |
| **REGLAMENTO (UE) No 1332/2011 por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolisión de a bordo.**  **Modificado por REGLAMENTO (UE) 2016/583** | | | |
| Artículo 3. Apartado 1.  Las aeronaves mencionadas en la sección I del anexo del presente Reglamento deberán ser equipadas y explotadas de conformidad con las normas y procedimientos especificados en el ANEXO Sistemas anticolisión de a bordo (ACAS) II.  AUR.ACAS.1005 Requisito de funcionamiento  1) Las siguientes aeronaves de turbina estarán equipadas con la versión lógica anticolisión 7.1 de ACAS II:  a) aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg;  b) aeronaves autorizadas a transportar a más de diecinueve pasajeros.  2) Las aeronaves no mencionadas en el punto 1 que estén equipadas de forma voluntaria con ACAS II llevarán la versión lógica anticolisión 7.1. | | | |
| **11** | **CAT.IDE.A.160 Equipo de radar meteorológico de a bordo** | | |
|  | Los siguientes aviones estarán equipados con equipo de radar meteorológico de a bordo en operaciones nocturnas o en IMC en zonas en las que puedan esperarse, a lo largo de la ruta, tormentas eléctricas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, considerados como detectables con equipos de radar meteorológicos de a bordo:  a) aviones presurizados;  b) aviones no presurizados con una MCTOM de más de 5 700 kg, y  c) aviones no presurizados con una MOPSC de más de nueve. | | |
| **12** | **CAT.IDE.A.165 Equipos adicionales para operaciones en condiciones de formación de hielo nocturnas** | | |
|  | a) Los aviones operados en condiciones de formación de hielo previstas o reales durante la noche estarán equipados con medios para iluminar o detectar la formación de hielo.  b) Los medios para iluminar la formación de hielo no provocarán brillos o reflejos que pudieran entorpecer a los miembros de la tripulación en la realización de sus funciones. | | |
| **13** | **CAT.IDE.A.170 Sistema de interfono para la tripulación de vuelo** | | |
|  | Los aviones operados por más de un miembro de la tripulación de vuelo estarán equipados con un sistema de interfono para la tripulación de vuelo, dotado de auriculares y micrófonos para su uso por todos los miembros de la tripulación de vuelo. | | |
| **14** | **CAT.IDE.A.175 Sistema de interfono para los miembros de la tripulación** | | |
|  | Los aviones con una MCTOM de más de 15 000 kg, o con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con un sistema de interfono para los miembros de la tripulación, excepto para aviones cuyo CofA individual hubiera sido expedido por primera vez antes del 1 de abril de 1965 y estuviera ya matriculado en un Estado miembro el 1 de abril de 1995. | | |
| **15** | **CAT.IDE.A.180 Sistema de megafonía** | | |
|  | Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con un sistema de megafonía. | | |
| **16** | **CAT.IDE.A.185 Registrador de voz de cabina de vuelo** | | |
|  | a) Los siguientes aviones estarán equipados con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR):  1) aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg, y  2) aviones multimotor propulsados por turbina con una MCTOM de 5 700 kg o menos, con una MOPSC de más de nueve y cuyo primer CofA individual fuera expedido a partir del 1 de enero de 1990, inclusive.  b) ***Hasta el 31 de diciembre de 2018***, el CVR deberá poder conservar los datos grabados durante al menos:  1) las 2 horas anteriores en el caso de los aviones mencionados en la letra a), apartado 1, cuando el CofA individual hubiera sido otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive;  2) los 30 minutos anteriores en el caso de aviones mencionados en la letra a), apartado 1, cuando el CofA individual se hubiera otorgado antes del 1 de abril de 1998; o  3) los 30 minutos anteriores, en el caso de aviones mencionados en la letra a).2).  c) ***A más tardar el 1 de enero de 2019***, el CVR deberá poder conservar los datos grabados durante al menos:  1) las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive; o  2) las 2 últimas horas, en todos los demás casos.  d) ***A más tardar el 1 de enero de 2019***, el CVR deberá grabar en medios distintos de la cinta magnética o el hilo magnético.  e) El CVR deberá grabar con referencia a una escala temporal:  1) las comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de la tripulación de vuelo;  2) las comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo mediante el sistema de interfono y el sistema de megafonía, si estuvieran instalados;  3) el sonido ambiental del compartimento de la tripulación de vuelo, inclusive sin interrupción:  i) para aviones cuyo CofA individual se hubiera expedido por primera vez el 1 de abril de 1998 o en fecha posterior, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de mástil y mascarilla en uso,  ii) en lo que se refiere a los aviones mencionados en la letra a), apartado 2, y cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez antes del 1 de abril de 1998, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de brazo y de máscara, si fuera posible;  4) las señales de voz o audio que identifiquen las ayudas a la navegación o aproximación recibidas a través de un auricular o altavoz.  f) El CVR comenzará a grabar antes de que el avión se esté moviendo por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por sus propios medios. Además, en el caso de los aviones cuyo CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive, el CVR iniciará automáticamente la grabación antes de que el avión se mueva por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por sus propios medios.  g) Además de lo indicado en la letra f), según la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR comenzará a registrar tan pronto como sea posible durante las comprobaciones de cabina, antes del arranque de los motores en el inicio del vuelo y hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente posteriores a la parada de los motores al final del vuelo, en el caso de:  1) los aviones mencionados en la letra a).1) y con un CofA individual otorgado después del 1 de abril de 1998, o  2) los aviones mencionados en el punto a).2).  h) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. ***A más tardar el 16 de junio de 2018***, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático. | | |
| **17** | **CAT.IDE.A.190 Registrador de datos de vuelo** | | |
|  | a) Los siguientes aviones estarán equipados con un registrador de datos de vuelo (FDR) que utiliza un sistema digital de registro y almacenamiento de datos y para el que se disponga de un sistema rápido de recuperación de los datos almacenados:  1) aviones con una MCTOM de más de 5.700 kg y cuyo CofA se hubiera otorgado por primera vez el 1 de junio de 1990 o en fecha posterior;  2) aviones propulsados por turbina con una MCTOM de más de 5.700 kg y cuyo CofA se hubiera otorgado por primera antes del 1 de junio de 1990, y  3) aviones multimotor propulsados por turbina con una MCTOM de 5.700 kg o menos, con una MOPSC de más de nueve y cuyo primer CofA individual fuera otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive.  b) El FDR registrará:  1) hora, altitud, velocidad aerodinámica, aceleración normal y rumbo y será capaz de conservar los datos grabados durante al menos las 25 horas anteriores para los aviones a los que se hace referencia en la letra a).2) con una MCTOM de menos de 27.000 kg;  2) los parámetros requeridos para determinar con precisión la trayectoria de vuelo del avión, su velocidad, actitud, potencia del motor y configuración de los dispositivos de sustentación y resistencia al avance y será capaz de conservar los datos grabados durante al menos las 25 horas anteriores, para los aviones a los que se hace referencia en a.1) con una MCTOM de menos de 27.000 kg y un CofA individual otorgado por primera vez antes del 1 de enero de 2016;  3) los parámetros requeridos para determinar con precisión la trayectoria de vuelo del avión, su velocidad, actitud, potencia del motor, configuración y funcionamiento y será capaz de conservar los datos grabados durante al menos las 25 horas anteriores, para los aviones a los que se hace referencia en a.1) y en a.2) con una MCTOM de más de 27.000 kg y un CofA individual otorgado por primera vez antes del 1 de enero de 2016;  4) los parámetros requeridos para determinar con precisión la trayectoria de vuelo del avión, su velocidad, actitud, potencia del motor y configuración de los dispositivos de sustentación y resistencia al avance y será capaz de conservar los datos grabados durante al menos las 10 horas anteriores, en el caso de aviones a los que se hace referencia en a.3) con un CofA individual otorgado por primera vez antes del 1 de enero de 2016, o  5) los parámetros requeridos para determinar con precisión la trayectoria de vuelo del avión, su velocidad, actitud, potencia del motor, configuración y funcionamiento y será capaz de conservar los datos grabados durante al menos las 25 horas anteriores, para los aviones a los que se hace referencia en a.1) y a.3) con un CofA individual otorgado por primera vez el 1 de enero de 2016 o con posterioridad a dicha fecha.  c) Los datos deberán obtenerse de fuentes del avión que permitan su correlación precisa con la información que se presenta a la tripulación de vuelo.  d) El FDR iniciará el registro de datos antes de que el avión pueda moverse por su propia potencia y se detendrá una vez que el avión ya no pueda moverse por su propia potencia. Además, en el caso de los aviones cuyo CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive, el FDR iniciará automáticamente la grabación de los datos antes de que el avión sea capaz de moverse bajo su propia potencia y se detendrá automáticamente después de que el avión no pueda moverse por su propia potencia.  e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. ***A más tardar el 16 de junio de 2018***, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático. | | |
| **18** | **CAT.IDE.A.195 Grabación del enlace de datos** | | |
|  | a) Los aviones con un CofA individual otorgado por primera vez el 8 de abril de 2014 o con posterioridad a dicha fecha que tengan capacidad para usar comunicaciones por enlace de datos y equipados con un CVR, grabarán en un registrador, en su caso:  1) los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos relacionadas con las comunicaciones ATS hacia y desde el avión, incluidos los mensajes relacionados con las siguientes aplicaciones:  i) iniciación del enlace de datos,  ii) comunicación controlador-piloto,  iii) vigilancia dirigida,  iv) información de vuelo,  v) siempre que sea posible, dada la arquitectura del sistema, la vigilancia de radiodifusión de la aeronave,  vi) siempre que sea posible, dada la arquitectura del sistema, los datos de control de operaciones de la aeronave, y  vii) siempre que sea posible, dada la arquitectura del sistema, los gráficos;  2) la información que habilite la correlación con cualquier registro asociado relacionado con las comunicaciones por enlace de datos y que se guarde por separado del avión, y  3) la información sobre la hora y prioridad de los mensajes de comunicaciones por enlace de datos, teniendo en cuenta la arquitectura del sistema.  b) El registrador utilizará un método digital para registrar y guardar los datos y la información, así como para el método de recuperación de dichos datos. El método de grabación permitirá que los datos coincidan con los datos registrados en tierra.  c) El registrador podrá conservar los datos grabados durante, al menos, el mismo tiempo que el establecido para los CVR en CAT.IDE.A.185.  d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. ***A más tardar el 16 de junio de 2018***, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.  e) Los requisitos aplicables a la lógica de inicio y parada del registrador son los mismos que los requisitos aplicables a la lógica de inicio y parada del CVR incluidos en CAT.IDE.A.185 d) y e). | | |
| **19** | **CAT.IDE.A.200 Registrador combinado** | | |
|  | El cumplimiento de los requisitos relativos al CVR y FDR podrá lograrse mediante:  a) un registrador combinado de datos de vuelo y voz de cabina de vuelo en el caso de aviones que deban estar equipados con un CVR o un FDR;  b) un registrador combinado de datos de vuelo y voz de cabina de vuelo en el caso de aviones con una MCTOM de 5 700 kg o menos y que deban estar equipados con un CVR y un FDR, o  c) dos registradores combinados de datos de vuelo y voz de cabina de vuelo en el caso de aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg y que deban estar equipados con un CVR y un FDR. | | |
| **20** | **CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con:  1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad;  2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3);  3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015;  4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad;  5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida:  i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto,  ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo;  6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.  b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso:  1) dispondrá de un único punto de liberación;  2) en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueda usarse independientemente; y  3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:  i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente; o  ii) una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:  A) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;  B) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido antes del 28 de octubre de 2014; y  C) aviones certificados con arreglo a la especificación CS-VLA o equivalente y CS-LSA o equivalente | | |
| **21** | **CAT.IDE.A.210 Señales de uso de cinturones y de prohibición de fumar** | | |
|  | Los aviones en los que no todos los asientos de los pasajeros sean visibles desde los asientos de la tripulación de vuelo estarán equipados con medios que permitan indicar, a todos los pasajeros y a la tripulación de cabina de pasajeros, cuándo deben abrocharse los cinturones y cuándo no estará permitido fumar. | | |
| **22** | **CAT.IDE.A.215 Puertas interiores y cortinas** | | |
|  | Los aviones estarán equipados con:  a) en el caso de aviones con una MOPSC de más de 19, una puerta entre el compartimento de pasajeros y la cabina de vuelo con un letrero «Solo tripulación/Crew only» y un sistema de cierre para impedir que la abran los pasajeros no autorizados por un miembro de la tripulación;  b) un dispositivo de fácil acceso para abrir cada puerta que separe un compartimento de pasajeros de otro compartimento provisto de salidas de emergencia;  c) un medio para fijar en la posición de apertura cualquier puerta o cortina que separe la cabina de pasajeros de otras áreas a las que sea necesario acceder para alcanzar cualquiera de las salidas de emergencia requeridas desde cualquier asiento de pasajeros;  d) un letrero en cada puerta interior o al lado de toda cortina por la que se acceda a una salida de emergencia para pasajeros que indique que deberá estar fijada en posición abierta durante el despegue y el aterrizaje, y  e) un medio para que cualquier miembro de la tripulación pueda desbloquear las puertas que sean normalmente accesibles a los pasajeros y que estos puedan bloquear. | | |
| **23** | **CAT.IDE.A.220 Botiquín de primeros auxilios** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con botiquines de primeros auxilios, de acuerdo con el siguiente cuadro:  De 0 a 100 plazas de pasajeros instalados: 1 botiquín  De 101 a 200 plazas de pasajeros instalados: 2 botiquines  De 201 a 300 plazas de pasajeros instalados: 3 botiquines  De 301 a 400 plazas de pasajeros instalados: 4 botiquines  De 401 a 500 plazas de pasajeros instalados: 5 botiquines  Más de 501 plazas de pasajeros instalados: 6 botiquines  b) Los botiquines de primeros auxilios:  1) serán de fácil acceso para su uso, y  2) se mantendrán en condiciones de uso | | |
| **24** | **CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** | | |
|  | a) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, en el caso de operaciones para las que se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, estarán equipados con un suministro de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina.  b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8.000 pies pero inferiores a 15.000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona.  c) Deberá haber un número suficiente de unidades dispensadoras, aunque en ningún caso menos de dos, con un sistema para que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar el suministro de oxígeno.  d) El equipo de oxígeno de primeros auxilios será capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. | | |
| **25** | **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** | | |
|  | a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. | | |
|  | Cuadro 6 Requisitos mínimos de oxígeno para aviones presurizados | | |
| Suministro para | | Duración y altitud de presión en cabina |
| 1) Ocupantes de asientos en compartimento de la tripulación de vuelo en servicio | | a) El tiempo completo de vuelo cuando la altitud de presión de la cabina supere los 13 000 pies.  b) El resto del tiempo de vuelo cuando la altitud de presión de la cabina supere los 10 000 pies pero no supere los 13 000 pies, tras los 30 minutos iniciales a estas altitudes, pero en ningún caso inferior a:  1) suministro de 30 minutos para aviones certificados para volar a altitudes que no superen los 25 000 pies, y  2) suministro de 2 horas para aviones certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies. |
| 2) Miembros de la tripulación de cabina que se encuentren de servicio | | a) El tiempo de vuelo completo cuando la altitud de presión de la cabina de pasajeros supere los 13 000 pies, pero no inferior al suministro de 30 minutos.  b) El resto del tiempo de vuelo cuando la altitud de presión de la cabina de pasajeros supere los 10 000 pies pero no exceda de 13 000 pies, tras los 30 minutos iniciales a estas altitudes. |
| 3) 100 % de los pasajeros (\*) | | El tiempo de vuelo completo cuando la altitud de presión de la cabina de pasajeros supere los 15 000 pies, pero en ningún caso inferior al suministro por espacio de 10 minutos. |
| 4) 30 % de los pasajeros (\*) | | El tiempo de vuelo completo cuando la altitud de presión de la cabina de pasajeros supere los 14 000 pies, pero no exceda de 15 000 pies. |
| 5) 10 % de los pasajeros (\*) | | El resto del tiempo de vuelo cuando la altitud de presión de la cabina de pasajeros supere los 10 000 pies pero no exceda de 14 000 pies, tras los 30 minutos iniciales a estas altitudes. |
| (\*) El número de pasajeros en el cuadro 6 se refiere a los pasajeros realmente a bordo, incluidos los menores de 24 meses. | | |
|  | b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25 000 pies estarán equipados con:  1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo;  2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina;  3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y  4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización.  c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25 000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25 000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13 000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático.  d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros.  e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies.  f) El suministro mínimo requerido mostrado en el cuadro 1, fila 1, elemento b.1) y fila 2, incluirá la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 10 000 pies en 10 minutos, seguido de 20 minutos a 10 000 pies.  g) El suministro mínimo requerido mostrado en el cuadro 1, fila 1, elemento 1.b.2), incluirá la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 10 000 pies en 10 minutos, seguido de 110 minutos a 10 000 pies.  h) El suministro mínimo requerido en el cuadro 1, fila 3, incluirá la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 15 000 pies en 10 minutos. | | |
| **26** | **CAT.IDE.A.240 Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados** | | |
|  | Los aviones no presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1. | | |
|  | Cuadro 1 Requisitos mínimos de oxígeno para aviones no presurizados | | |
| Suministro para | Duración y altitud de presión en cabina | |
| 1) Ocupantes de asientos del compartimento de la tripulación de vuelo en funciones y miembros de la tripulación que asisten a la tripulación de vuelo en sus funciones | El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 10 000 pies. | |
| 2) Miembros de la tripulación de cabina que se encuentren de servicio | El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies y para cualquier período que supere los 30 minutos a altitudes de presión por encima de los 10 000 pies pero que no excedan los 13 000 pies. | |
| 3) Miembros de la tripulación adicionales y 100 % de los pasajeros (\*) | El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies | |
| 4) 10 % de los pasajeros (\*) | El tiempo de vuelo completo tras 30 minutos a altitudes de presión por encima de 10 000 pies pero sin superar los 13 000 pies. | |
| (\*) El número de pasajeros en el cuadro 1 se refiere a los pasajeros realmente a bordo, incluidos los menores de 24 meses. | | |
| **27** | **CAT.IDE.A.245 Equipo respiratorio de protección de la tripulación** | | |
|  | a) Todos los aviones presurizados y aquellos no presurizados con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de 19 asientos estarán equipados con equipos respiratorios de protección (PBE) para proteger los ojos, nariz y boca y para proporcionar, durante un período mínimo de 15 minutos:  1) oxígeno para cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio en el compartimento de la tripulación de vuelo;  2) gas respirable para cada miembro de la tripulación de cabina que se encuentre de servicio, junto a su puesto asignado, y  3) gas respirable procedente de un PBE portátil para un miembro de la tripulación de vuelo, junto a su puesto asignado, en el caso de aviones operados con una tripulación de vuelo de más de un miembro y sin miembros de la tripulación de cabina.  b) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de vuelo se instalará en el compartimento de la tripulación de vuelo y estará accesible para su uso inmediato por cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en su puesto asignado.  c) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de cabina se instalará junto a cada puesto de servicio de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren en servicio.  d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en CAT.IDE.A.250, o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga.  e) Un PBE mientras se encuentre en uso no impedirá el empleo de los medios de comunicación a los que se hace referencia en CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 y CAT.IDE.A.330. | | |
| **28** | **CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo.  b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros.  c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo.  d) El tipo y cantidad de agente de extinción para los extintores requeridos será adecuado al tipo de incendio probable en el compartimento en el que esté prevista la utilización del extintor y para reducir al mínimo los riesgos de una concentración de gas tóxico en los compartimentos ocupados por personas.  e) Los aviones estarán equipados con al menos un número de extintores portátiles acorde con el cuadro 1, ubicados adecuadamente para ofrecer una disponibilidad adecuada para su uso en cada cabina de pasajeros.  Cuadro 1 Número de extintores portátiles  MOPSC de 7 a 30: 1 extintor  MOPSC de 31 a 60: 2 extintores  MOPSC de 61 a 200: 3 extintores  MOPSC de 201 a 300: 4 extintores  MOPSC de 301 a 400: 5 extintores  MOPSC de 401 a 500: 6 extintores  MOPSC de 501 a 600: 7 extintores  MOPSC 601 o más: 8 extintores | | |
| **29** | **CAT.IDE.A.255 Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra** | | |
|  | a) Los aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con al menos un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra situada en el compartimento de la tripulación de vuelo.  b) En el caso de aviones con una MOPSC de más de 200, se instalará en la zona de cocinas posterior o cerca de ella un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra adicional.  c) Las hachas y las palancas de pata de cabra que se sitúen en la cabina de pasajeros no serán visibles para los pasajeros. | | |
| **30** | **CAT.IDE.A.260 Marcas de puntos de rotura** | | |
|  | Si existen en un avión áreas designadas del fuselaje susceptibles de perforación por parte de los equipos de rescate en caso de emergencia, dichas áreas estarán marcadas tal como se ilustra en el gráfico 1.  Gráfico 1 Marcas de puntos de rotura | | |
| **31** | **CAT.IDE.A.265 Medios para la evacuación de emergencia** | | |
|  | a) Los aviones con alturas de la salida de emergencia para pasajeros de más de 1,83 m (6 pies) por encima del suelo estarán equipados en cada una de dichas salidas con medios que permitan a los pasajeros y a la tripulación alcanzar el suelo con seguridad en caso de emergencia.  b) No obstante lo dispuesto en la letra a), dichos equipos o dispositivos no serán necesarios en las salidas situadas sobre las alas si el lugar designado de la estructura del avión en que termina la vía de evacuación de emergencia está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con el avión en tierra, el tren de aterrizaje desplegado, y los flaps en la posición de despegue o de aterrizaje, ateniéndose a aquella de las posiciones que esté más alejada del suelo.  c) Los aviones que requieran una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y en los que el punto más bajo de dicha salida de emergencia está a una altura superior a 1,83 m (6 pies) del suelo, dispondrán de medios para ayudar a todos los miembros de la tripulación de vuelo a descender hasta el suelo de forma segura en caso de emergencia.  d) Las alturas mencionadas en las letras a) y c) se medirán:  1) con el tren de aterrizaje extendido, y  2) tras el colapso de una o más patas del tren de aterrizaje o un fallo en la extensión de las mismas, en el caso de los aviones con un certificado de tipo expedido con posterioridad al 31 de marzo de 2000. | | |
| **32** | **CAT.IDE.A.270 Megáfonos** | | |
|  | Los aviones con una MOPSC de más de 60 y que transporten al menos un pasajero estarán equipados con las siguientes cantidades de megáfonos portátiles alimentados por pilas fácilmente accesibles para su utilización por los miembros de la tripulación durante una evacuación de emergencia:  a) por cada cabina de pasajeros:  Configuración de plazas de pasajeros 61 a 99: 1 megáfono  Configuración de plazas de pasajeros 100 o más: 2 megáfonos  b) para los aviones con más de una cabina de pasajeros, en todos los casos en los que la configuración total de asientos para pasajeros sea mayor de 60 se requerirá, como mínimo, 1 megáfono. | | |
| **33** | **CAT.IDE.A.275 Iluminación y marcado de emergencia** | | |
|  | a) Los aviones con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un sistema de iluminación de emergencia con una fuente de alimentación independiente para facilitar la evacuación del avión.  b) En el caso de aviones con un MOPSC de más de 19, el sistema de iluminación de emergencia al que se hace referencia en la letra a) incluirá:  1) fuentes de iluminación general de la cabina de pasajeros;  2) iluminación interna en las zonas de las salidas de emergencia al nivel del suelo;  3) señales luminosas de indicación y situación de las salidas de emergencia;  4) en el caso de aviones cuya solicitud de certificado de tipo o equivalente se haya presentado antes del 1 de mayo de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas situadas sobre las alas y en las salidas que precisen de medios de asistencia para el descenso;  5) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo o equivalente se haya solicitado a partir del 30 de abril de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas de emergencia de los pasajeros, y  6) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo haya sido emitido por primera vez el 31 de diciembre 1957 o en fecha posterior, un sistema de marcación de la vía de escape de emergencia de proximidad al suelo en los compartimentos de pasajeros.  c) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y el certificado de tipo basado en los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1) a 3).  d) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y que no estén certificados sobre la base a los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1).  e) Los aviones con una MOPSC de nueve o menos, en operaciones nocturnas, estarán equipados con una fuente de iluminación general en cabina de pasajeros para facilitar la evacuación del avión. | | |
| **34** | **CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** | | |
|  | a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos:  1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o  2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.  b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos:  1) un ELT automático o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado después del 1 de julio de 2008, o  2) un ELT de cualquier tipo o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.  c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz. | | |
| **AMC2 CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** | | |
| (c) Un ELT transportado debería operar de acuerdo con los requisitos relevantes del Volumen III del Anexo 10 de OACI “Sistemas de comunicaciones”, y debería estar registrada ante la autoridad nacional responsable de comenzar la búsqueda y rescate u otra agencia designada | | |
| **325** | **CAT.IDE.A.325 Auriculares** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con auriculares con micrófono de brazo, de garganta o equivalente para cada miembro de la tripulación de vuelo en su puesto asignado en el compartimento de la tripulación de vuelo.  b) Los aviones que operen bajo las reglas IFR o en vuelos nocturnos estarán equipados con un botón de transmisión en el control de profundidad y alabeo manual para cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio. | | |
| **36** | **CAT.IDE.A.330 Equipo de comunicación por radio** | | |
|  | a) Los aviones estarán equipados con el equipo de comunicación por radio necesario según los requisitos aplicables del espacio aéreo.  b) El equipo de comunicación por radio proporcionará comunicación en la frecuencia de emergencia aeronáutica de 121,5 MHz. | | |
| **REGLAMENTO (CE) No 1079/2012 Requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo.**  **Modificado por REGLAMENTO (CE) No 657/2013** | | | |
| Artículo 2 Apartado 1  El presente Reglamento será de aplicación a todas las radios que operan en la banda de 117,975 a 137 MHz («banda VHF») asignada al servicio móvil aeronáutico en ruta, incluyendo los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados.  Artículo 2 Apartado 3  El presente Reglamento será de aplicación a todos los vuelos que operen como tránsito aéreo general dentro del espacio aéreo de la región EUR de la Organización de Aviación Civil Internacional «OACI» donde los Estados miembros son responsables de la provisión de servicios de tránsito aéreo de conformidad con el Reglamento (CE) no 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (2).  **Exenciones**  **Artículo 2 Apartado 5**  **No se exigirá la capacidad de funcionar con una separación entre canales de 8,33 kHz para las radios destinadas a operar exclusivamente en una o varias asignaciones de frecuencia que conserven una separación entre canales de 25 kHz**  Artículo 4 Apartado 2  Los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que todas las radios puestas en servicio después del 17 de noviembre de 2013 incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz..  Artículo 4 Apartado 4  los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que a partir del 17 de noviembre de 2013 sus radios incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz siempre que sean objeto de mejora.  Artículo 4 Apartado 6  Además de la capacidad de operar con una separación entre canales de 8,33 kHz, los equipos mencionados en los apartados 1 a 5 deberán poder sintonizar canales con una separación de 25 kHz.CAT.IDE  Artículo 4 Apartado 8  Los usuarios o propietarios de equipos de radio de aeronaves con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz garantizarán que las prestaciones de estas radios sean conformes a las normas de la OACI especificadas en el punto 2 del anexo II.  Artículo 5 Apartado 1  Ningún operador operará una aeronave por encima de FL 195 salvo si el equipo de radio de esta dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.  Artículo 5 Apartado 2  Después del 1 de enero de 2014 ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos en espacio aéreo de clase A, B o C de los Estados miembros enumerados en el anexo I salvo si el equipo de radio de dicha aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.  Artículo 5 Apartado 3.  En relación con las obligaciones de equipamiento de separación entre canales de 8,33 kHz a bordo establecidas en el apartado 2, ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo visual en zonas de operación con separación entre canales de 8,33 kHz salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.  Artículo 5 Apartado 4.  Sin perjuicio del artículo 2, apartado 5, a partir del 1 de enero de 2018 ningún operador operará una aeronave en un espacio aéreo en el que sea obligatorio llevar a bordo una radio salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.  **Resolución DGAC 20/12/2016**  Ver esta resolución donde se exime del cumplimiento de esta norma hasta el **1 de enero de 2023** a las aeronaves que operen conforme a las **reglas de vuelo visual**, siempre y cuando restrinjan su ámbito de operación al espacio aéreo donde no sea requerido el uso de radio y a aquellas áreas del espacio aéreo donde las comunicaciones por radio se lleven a cabo en alguna de las asignaciones de frecuencia que conforme a la información publicada en el AIP mantengan separación de 25 kHz. | | | |
| **REGLAMENTO (CE) No 923/2012 SERA**  **Modificado por REGLAMENTO (CE) Nº 2015/340 y REGLAMENTO (CE) Nº 2016/1185** | | | |
| Artículo 1 Apartado 2.  El presente Reglamento se aplicará, en particular, a los usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves dedicadas al tránsito aéreo general:  a) que operen con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella;  b) que posean la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión, y que operen en cualquier espacio aéreo siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado.  SERA.6005 Requisitos para las comunicaciones y el transpondedor SSR  b) Zona obligatoria de transpondedor (TMZ)  1) Todos los vuelos que operen en un espacio aéreo designado por la autoridad competente como zona obligatoria de transpondedor (TMZ) llevarán a bordo y utilizarán transpondedores SSR capaces de operar en los modos A y C o en el modo S, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto. | | | |
| **37** | **CAT.IDE.A.335 Panel de selección de audio** | | |
|  | Los aviones que operen bajo las reglas IFR estarán equipados con un panel selector de audio accesible a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo que se encuentren de servicio desde sus puestos. | | |
| **38** | **CAT.IDE.A.340 Equipos de radio para operaciones VFR en rutas en que se navega por referencia visual** | | |
|  | Los aviones operados según las reglas VFR en rutas en que se pueda navegar por referencia visual estarán dotados de los equipos de radiocomunicación que sean necesarios, en condiciones normales de operación, para:  a) comunicarse con las estaciones correspondientes en tierra;  b) comunicarse con las correspondientes estaciones ATC desde cualquier punto en el espacio aéreo controlado en el que se prevean vuelos, y  c) recibir información meteorológica. | | |
| **39** | **CAT.IDE.A.345 Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR, o VFR en rutas no navegables por referencia visual** | | |
|  | a) Los aviones que operen según IFR o VFR por rutas en que no se pueda navegar por referencia visual estarán equipados con equipos de radiocomunicación y de navegación de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicable.  b) Los equipos de radiocomunicación incluirán, al menos, dos sistemas independientes de radiocomunicación, necesarios en condiciones normales de operación para comunicarse con la correspondiente estación en tierra desde cualquier punto de la ruta, incluidos los desvíos.  c) No obstante lo dispuesto en la letra b), los aviones utilizados en operaciones de corto alcance en el espacio aéreo del Atlántico Norte con especificaciones de performance mínima de navegación (NAT MNPS) y que no crucen el Atlántico Norte estarán equipados con al menos un sistema de comunicación de largo alcance, en caso de que se publiquen procedimientos de comunicación alternativos para el espacio aéreo afectado.  ***Nota: “Véase en coordinación con el anexo correspondientes del formato APROBACIÓN ESPECIAL MNPS”***  d) Los aviones dispondrán de equipos de navegación suficientes para asegurarse de que, en caso de fallo de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante permitirá la navegación segura de acuerdo con el plan de vuelo.  e) Los aviones que operan en vuelos en los que esté previsto aterrizar en IMC estarán dotados de equipos apropiados, capaces de guiar al avión hasta un punto desde el cual pueda realizarse un aterrizaje visual para cada aeródromo en los que esté previsto aterrizar en IMC y para cada aeródromo alternativo designado.  f) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.  ***Nota: “Véase en coordinación con los anexos correspondientes del formato APROBACIÓN ESPECIAL PBN RNP AR APCH y OPERACIONES PBN”*** | | |
| **REGLAMENTO (CE) No 29/2009 Servicios de enlace de datos para el cielo único europeo.**  **Modificado por el REGLAMENTO (CE) No 310/2015** | | | |
| Artículo 1 Apartado 3  El presente Reglamento se aplicará a todos los vuelos que operen en tránsito aéreo general de conformidad con las reglas de vuelo instrumental dentro del espacio aéreo por encima de FL 285 definido en el anexo I, parte A y B.  **Nota: los siguientes Tipo/Variantes de aeronave tienen una exención permanente al cumplimiento del Reglamento 29/2009, en aplicación de su artículo14, y según las decisiones de la Comisión de fechas 20/5/2011 y 9/12/2011.**  **Antonov 12; Bombardier CL-600-2B19; Cessna 525; Cessna 560; Cessna 750; Embraer EMB-135BJ; Embraer EMB-135EJ; Embraer EMB-135ER; Embraer EMB-135KE; Embraer EMB-135KL; Embraer EMB-135LR; Embraer EMB-145; Embraer EMB-145EP; Embraer EMB-145ER; Embraer EMB-145EU; Embraer EMB-145LR; Embraer EMB-145LU; Embraer EMB-145MK; Embraer EMB-145MP; Embraer EMB-145MR; Embraer EMB-145XR; Fokker 100; Fokker 70; Gulfstream G200; Hawker Beechcraft 400A; Airbus A318 - 112; Airbus ACJ – 319; Airbus ACJ – 320; Airbus A330 – 200/300; Airbus A340 – 200/300/500/600; British Aeropace AVRO RJ100; Dassault Falcon 10 and Falcon 100; Dassault Fan Jet Falcon Basic and Serie C/D/E/F/G; Dassault Mystère-Falcon 200, 20GF and 20-C5/D5/E5/F5; Dassault Falcon 50EX and Mystère Falcon 50; Dassault Falcon 900, 900B, 900C and 900 EX; Dassault Falcon 2000 and 2000EX; Gulfstream GIV and GIV-SP; Gulfstream G300; Gulfstream G400; Gulfstream GV; McDonnell Douglas MD11-F and MD11-CF;**  Artículo 3 Apartado 2  Sin perjuicio del apartado 3 del presente artículo, los operadores velarán por que las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 1, apartado 3, tengan la capacidad de explotar los servicios de enlace de datos definidos en el anexo II desde el 5 de febrero de 2020.  Artículo 3 Apartado 2  El apartado 2 no será aplicable a:  (a) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2014 y dotadas de equipos de enlace de datos certificados conformes con los requisitos de uno de los documentos Eurocae especificados en el punto 10 del anexo III  (b) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 31 de diciembre de 2003 y que dejarán de operar en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, antes del 31 de diciembre de 2022  […]  (d) las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, para fines de pruebas, entrega y mantenimiento o con componentes de enlace de datos temporalmente inoperativos en las condiciones especificadas en la lista de equipo mínimo aplicable exigida por el punto 1 del anexo III del presente Reglamento y por el Reglamento (CE) no 216/2008 y sus normas de aplicación.  Artículo 6 Apartado 1  Los operadores velarán por que los sistemas embarcados contemplados en el artículo 1, apartado 2, letra c), y sus componentes instalados a bordo de aeronaves contemplados en el artículo 3, apartados 2 y 3, admitan las aplicaciones aire-tierra definidas en las normas de la OACI especificadas en los puntos 2 y 3 del anexo III.  2. Los operadores velarán por que los sistemas embarcados contemplados en el artículo 1, apartado 2, letra c), y sus componentes instalados a bordo de aeronaves contemplados en el artículo 3, apartados 2 y 3, apliquen comunicaciones de extremo a extremo conforme a lo exigido en el anexo IV, parte A, para los intercambios de datos de las aplicaciones aire-tierra definidas en las normas de la OACI especificadas en los puntos 2 y 3 del anexo III.  3. Los operadores velarán por que los sistemas embarcados contemplados en el artículo 1, apartado 2, letra c), y sus componentes instalados a bordo de aeronaves contemplados en el artículo 3, apartados 2 y 3, apliquen comunicaciones aire-tierra conforme a lo exigido en el anexo IV, partes B o C, para los intercambios de datos de las aplicaciones aire-tierra definidas en las normas de la OACI especificadas en los puntos 2 y 3 del anexo III.  4. Los operadores contemplados en el apartado 3 tomarán las disposiciones oportunas para velar por que puedan establecerse intercambios de datos entre las aeronaves que dispongan de capacidad de enlace de datos y todas las dependencias ATS que puedan controlar los vuelos que operan en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, teniendo en la debida consideración las posibles limitaciones de cobertura inherentes a la tecnología de la comunicación utilizada. | | | |
| **40** | **CAT.IDE.A.350 Transpondedor** | | |
|  | Los aviones estarán equipados con un transpondedor de radar de vigilancia secundario (SSR) que informe de la altitud de presión y cualquier otra capacidad de transpondedor SSR requerido para la ruta que vuelen. | | |
| **Modificación al REGLAMENTO (CE) No 1207/2011 Requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo**  **por REGLAMENTO (CE) No 2017/368** | | | |
| El Reglamento de Ejecución (UE) n.o 1207/2011 se modifica como sigue:  1) El artículo 5 se modifica como sigue:  a) se suprime el apartado 4;  b) los apartados 5, 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:  5. Los operadores velarán por que a más tardar el **7 de junio de 2020**:  a) las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan las capacidades establecidas en el anexo II, parte A;  b) las aeronaves con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte B;  c) las aeronaves de ala fija con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte C.  6. Los operadores velarán por que las aeronaves equipadas con arreglo al apartado 5 y con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos operen con diversidad de antenas conforme a lo establecido en el apartado 3.1.2.10.4 del anexo 10, vol. IV, cuarta edición, del Convenio de Chicago, incluidas todas las enmiendas hasta la número 85.  7. Los Estados miembros podrán imponer requisitos de equipamiento conforme al apartado 5, letra b), a todas las aeronaves que operen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, en áreas donde los servicios de vigilancia que utilicen los datos de vigilancia a que se refiere el anexo II, parte B, sean prestados por proveedores de servicios de navegación aérea.». | | | |
| **41** | **CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** | | |
|  | **Aplicable hasta 01/01/2019**  a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos.  b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos.  c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores.  d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.  **Aplicable desde 01/01/2019**  a) Las bases de datos aeronáuticas utilizadas en aplicaciones de sistemas certificados de avión, deberán cumplir los requisitos de calidad de datos adecuados al uso previsto de los datos.  b) El operador asegurará la distribución y la carga de las bases de datos en vigor a tiempo y sin alterar, en todos los aviones que lo requieran.  c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de reporte de sucesos definidos en el Reglamento (EU) nº 376/2014, el operador reportará al suministrador de la base de datos las incidencias de errores, inconsistencias o pérdidas de datos, que razonablemente se consideren pueden constituir un peligro para el vuelo.  En esos casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal afectado, y garantizará que no se usan los datos afectados. | | |
| **42** | **CAT.GEN.MPA.145 Información sobre los equipos de emergencia y supervivencia de a bordo** | | |
|  | El operador garantizará en todo momento la disponibilidad de listas con información sobre los equipos de emergencia y supervivencia que haya a bordo de todas sus aeronaves para su comunicación inmediata a los centros de coordinación de salvamento (RCC). | | |
| **43** | **CAT.GEN.MPA.150 Amaraje forzoso — Aviones** | | |
|  | El operador solo operará un avión con una configuración aprobada de más de 30 asientos para pasajeros en vuelo sobre el agua, a una distancia de un terreno adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, que exceda de 120 minutos a velocidad de crucero o 400 millas náuticas, la que sea menor, si dicho avión cumple los requisitos de amaraje que se prescriban en el código de aeronavegabilidad aplicable. | | |
| **44** | **CAT.GEN.MPA.195 Conservación, presentación y utilización de grabaciones de los registradores de vuelo** | | |
|  | c) El operador conservará las grabaciones durante el tiempo de operación del FDR que se define en CAT.IDE.A.190 o CAT.IDE.H.190, con la salvedad de que, para las labores de comprobación y mantenimiento del FDR, podrá borrarse hasta una hora de los datos más antiguos que se encuentren grabados en el momento de realizar dichas labores.  d) El operador conservará y mantendrá actualizada la documentación que presente la información necesaria para convertir los datos sin procesar del FDR en unidades técnicas de medida. | | |
| **45** | **CAT.GEN.MPA.205 Sistema de seguimiento de aeronaves-Aviones** | | |
|  | a) ***A más tardar el 16 de diciembre de 2018***, el operador deberá establecer y mantener, como parte del sistema destinado a ejercer un control operacional sobre los vuelos, un sistema de seguimiento de aeronaves que incluya los vuelos a los que se refiere la letra b) cuando se efectúen con los siguientes aviones:  1) aviones con una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) superior a 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) superior a 19, y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) individual se hubiera otorgado antes del 16 de diciembre de 2018, equipados con la capacidad de indicar su posición adicionalmente a la del transpondedor de radar de vigilancia secundario;  2) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue de más de 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 16 de diciembre de 2018 inclusive;  3) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 16 de diciembre de 2018 inclusive. | | |
| **46** | **CAT.GEN.MPA.210 Localización de una aeronave en peligro — Aviones** | | |
|  | Los siguientes aviones irán equipados de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo:  1) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue de más de 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive; y  2) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive. | | |
| **47** | **CAT.OP.MPA.126 Navegación basada en la performance** | | |
|  | El operador garantizará que, cuando se requiera la navegación basada en la performance (PBN) para la ruta o procedimiento de vuelo:  a) la especificación de PBN pertinente está indicada en el manual de operaciones de la aeronave (AFM) u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación;  ***Nota: “Véase en coordinación con los anexos correspondientes del formato APROBACIÓN ESPECIAL PBN RNP AR APCH y OPERACIONES PBN”*** | | |
| **48** | **ORO.SEC.100.A Seguridad de la cabina de vuelo** | | |
|  | a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad.  b) Todos los aviones que transporten pasajeros y tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o una configuración operativa máxima de asientos para más de 60 pasajeros, empleados en el transporte comercial de pasajeros, estarán equipados con una puerta aprobada para la cabina de vuelo cuyo cerrojo podrá cerrarse y abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y que estará diseñada para cumplir los requisitos aplicables de aeronavegabilidad. | | |

| **Ref.** | **REQUISITO** |
| --- | --- |
| **B. EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN** | |
| **49** | **CAT.IDE.A.225 Botiquín médico de emergencia** |
|  | a) Los aviones con una MOPSC superior a 30 estarán equipados con un botiquín médico para emergencias cuando cualquier punto de la ruta prevista se encuentre situado a más de 60 minutos de vuelo a velocidad normal de crucero de un aeródromo en el que pudiera esperarse recibir asistencia médica cualificada.  c) El botiquín médico de emergencias al que se hace referencia en a):  1) será a prueba de polvo y humedad;  2) se transportará de forma que se evite un acceso no autorizado, y  3) se mantendrá en condiciones de uso. |
| **50** | **CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** |
|  | a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado:  1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario un amaraje forzoso, y  2) los hidroaviones operados sobre el agua.  b) Cada chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente estará dotado de un medio de iluminación eléctrico con objeto de facilitar la localización de las personas.  c) Los hidroaviones operados sobre agua estarán equipados con:  1) un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, anclaje o maniobras del hidroavión en el agua, adecuados para sus dimensiones, peso y características de manejo, y  2) equipos para efectuar las señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, cuando proceda.  d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a:  1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o  2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e).  e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo:  1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal;  2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas;  3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y;  4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)].  f) ***A más tardar el 1 de enero de 2019***, los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y con una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a 19 y todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg irán equipados con un dispositivo de localización submarina fijado de modo seguro que funcione a una frecuencia de 8,8 kHz ± 1 kHz, salvo si:  1) el avión opera en rutas que en ninguno de sus puntos se apartan más de 180 NM de la costa, o  2) el avión va equipado de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo. |
| **51** | **CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia** |
|  | a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con:  1) equipos de señalización para emitir señales de socorro;  2) al menos un ELT(S), y  3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo.  b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión:  1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a:  i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o  ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o  2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable. |

| **Ref.** | **REQUISITO** |
| --- | --- |
| **C. EQUIPOS AVIONES AFECTADOS POR PART - 26**  NOTA: Ver CS-26 como modo de cumplimiento | |
| **52** | **26.50 Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 se asegurarán de que cada asiento de miembro de la tripulación de vuelo o de cabina, con su sistema de sujeción correspondiente, esté configurado de forma que ofrezca un nivel de protección óptimo en caso de aterrizaje de emergencia y, simultáneamente, que permita a su ocupante el ejercicio de sus funciones necesarias y facilite su rápida salida. |
| **53** | **26.60 Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial de pasajeros, con certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expidiera por primera vez a partir del 18 de febrero de 2021, deberán demostrar, en relación con cada tipo de diseño de asiento que haya sido aprobado para poder ser ocupado durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje, que el ocupante está protegido al ser expuesto a las cargas derivadas de unas condiciones de aterrizaje de emergencia. La demostración se realizará por uno de los medios siguientes:  a) haber completado con éxito ensayos dinámicos;  b) haber efectuado los análisis oportunos que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente y que se basen en los ensayos dinámicos efectuados con un tipo de asiento de diseño similar.  La obligación establecida en el párrafo primero no se aplicará a los asientos siguientes:  a) los asientos de la tripulación de cabina,  b) los asientos en los aviones de baja ocupación que se utilicen en operaciones de transporte aéreo comercial con vuelos por encargo no regulares. |
| **54** | **26.100 Ubicación de las salidas de emergencia** |
|  | Salvo en lo que respecta a los aviones que tengan una configuración de salida de emergencia instalada y aprobada antes del 1 de abril de 1999, los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial que tengan una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a diecinueve con una o más salidas de emergencia desactivadas se asegurarán de que la(s) distancia(s) entre las salidas restantes siga(n) siendo compatible(s) con una evacuación efectiva. |
| **55** | **26.105 Acceso a la salida de emergencia** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial ofrecerán los medios para garantizar el movimiento rápido y fácil de cada pasajero desde su asiento hacia cualquiera de las salidas de emergencia en caso de evacuación de emergencia. |
| **56** | **26.110 Marcas de salida de emergencia** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán:  a) ofrecer los medios para facilitar la localización, el acceso y el accionamiento de las salidas de emergencia por los ocupantes de la cabina en las condiciones previsibles en su interior en una evacuación de emergencia;  b) ofrecer los medios para facilitar la localización y el accionamiento de las salidas de emergencia por personal en el exterior del avión en caso de evacuación de emergencia. |
| **57** | **26.120 Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial proporcionarán medios que aseguren la señalización luminosa de las salidas, el alumbrado general de la cabina y de las zonas de salida y la indicación luminosa de baja intensidad de la vía de salida a fin de facilitar la localización de las salidas y el movimiento de los pasajeros hacia ellas en caso de evacuación de emergencia. |
| **58** | **26.150 Interiores de compartimento** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán cumplir lo siguiente:  a) todos los materiales y equipos utilizados en compartimentos ocupados por la tripulación o los pasajeros deberán demostrar características de inflamabilidad compatibles con la minimización de los efectos de incendios en vuelo y con el mantenimiento de condiciones de supervivencia en la cabina durante un período compatible con el necesario para evacuar la aeronave;  b) la prohibición de fumar deberá estar indicada con letreros;  c) los receptáculos de desechos deberán estar concebidos de forma que se garantice la contención de combustión en su interior; deberán asimismo llevar rótulos que prohíban el depósito de material de fumar en su interior. |
| **59** | **26.155 Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con certificación de tipo posterior al 1 de enero de 1958 garantizarán que los revestimientos de los compartimentos de carga de clase C o clase D estén constituidos de materiales capaces de impedir adecuadamente que los efectos de un incendio en el esos compartimentos pongan en peligro la aeronave o sus ocupantes. |
| **60** | **26.156 Materiales de aislamiento térmico o acústico** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 se asegurarán de que:  a) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera antes del 18 de febrero de 2021, cuando se hayan instalado nuevos materiales de aislamiento térmico o acústico, en sustitución de otros más antiguos, a partir del 18 de febrero de 2021, los nuevos materiales tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;  b) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021, los materiales de aislamiento térmico o acústico tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;  c) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021 y con una capacidad de al menos veinte asientos para pasajeros, los materiales de aislamiento térmico y acústico (incluidos los medios de fijación de los materiales para el fuselaje) instalados en la mitad inferior del avión tengan características de resistencia a la penetración de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de penetración de las llamas en el avión tras un accidente y que garanticen condiciones de supervivencia en la cabina durante el período necesario para evacuar el avión. |
| **61** | **26.160 Protección contra incendios de los lavabos** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a 19 deberán cumplir lo siguiente:  Los lavabos deberán estar equipados de:  a) medios de detección de humo;  b) medios de extinción automática de incendios en cada receptáculo de desechos. |
| **62** | **26.170. Extintores de incendios** |
|  | Los operadores de aviones grandes se asegurarán de que en los tipos de extintores que figuran a continuación no se utilice el gas halón como agente extintor:  a) los extintores de incendios incorporados a los recipientes para restos de toallas de papel, papeles o residuos en los lavabos de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2020.  b) los extintores portátiles de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de mayo de 2019. |
| **63** | **26.200 Avisador acústico del tren de aterrizaje** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial garantizarán la instalación de un dispositivo de aviso sonoro adecuado del tren de aterrizaje para reducir significativamente la probabilidad de un aterrizaje con el tren inadvertidamente retraído. |
| **64** | **26.250 Sistemas de apertura y cierre de la puerta del comportamiento de la tripulación de vuelo – incapacitación de un tripulante** |
|  | Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial garantizarán que los sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo, cuando existan, dispongan de medios de apertura alternativos a fin de facilitar el acceso de los miembros de la tripulación de cabina al compartimento de la tripulación de vuelo en caso de incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo. |