

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

## 1. PROPÓSITO:

Asesorar al solicitante o titular de un certificado de explotador de servicios aéreos (CDO) según el RAC 135 – “Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares”, detallando los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y el material explicativo e informativo (MEI), los cuales constituyen un documento guía para el cumplimiento del RAC 135.

## 2. APLICABILIDAD:

- a. Orientar a los solicitantes que deseen obtener un permiso de operación bajo el RAC 135 o a los explotadores aéreos titulares de un CDO que apliquen para operar bajo el RAC 135, cumpliendo con los requisitos establecidos en este Reglamento.
- b. Proporcionar los lineamientos para cumplir de una manera aceptable, con los requisitos antes indicados.

## 3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:

- a. MAC: Métodos Aceptables de Cumplimiento  
Ilustra los medios y métodos, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico del RAC 135
- b. MEI: Material Explicativo e Informativo  
Proporciona la interpretación que explica el significado de un requisito del RAC 135.
- c. Si un párrafo o sección específica no tiene MEI o MAC, se considera que dicho párrafo no lo requiere.
- d. Las notas explicativas (letras pequeñas - Arial No 8) que se encuentran intercaladas en los textos, cuando corresponda, hacen referencia o proporcionan más información acerca de los MAC o MEI.
- e. La utilización del verbo o término “debe”, “es necesario que” y “tiene que” en el MAC, se aplica a un explotador que elige cumplir los criterios establecidos en esta CI y debe considerarse como un requisito adicional del RAC 135.

## 4 ANTECEDENTES:

La AEROCIVIL es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, conforme al convenio suscrito por la Dirección

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, acordando la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, propuestos por el Sistema a sus miembros, con el fin de mantener armonizados los Anexos Técnicos, promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los Reglamentos Aeronáuticos de los demás Estados que conforman el sistema.

Mediante la Resolución número 06352 del 14 de noviembre de 2013, la AEROCIVIL adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, con lo cual la Parte Cuarta pasó a denominarse RAC 4. Atendido lo anterior, el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, propuso a sus miembros la norma “LAR 135 – *Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares*”, la cual combina normas sobre operación de aeronaves y requisitos de aeronavegabilidad.

En aras de guardar la mayor uniformidad posible entre las disposiciones sobre el reglamento del aire y la operación general de aeronaves, contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC con los Anexos 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, y los demás países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC, es necesario adoptar la norma RAC 135 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

## 5. REGULACIONES RELACIONADAS:

- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (“RAC 135”), disponibles en: <http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac>

## 6. OTRAS REFERENCIAS

- Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional <https://www.srvsop.aero/circulares/ca-air-121-001/>

## 7. MATERIA:

### 7.1 Información sobre enmiendas

VERSION	MOTIVO	FECHA
1	Edición inicial	17/08/2022

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

## 7.2 CAPÍTULO A - GENERALIDADES.

### 7.2.1 MAC 135.035 Requisitos de manuales.

(Ver sección 135.035 del RAC 135).

- a. El manual de operaciones, o parte de él, puede ser presentado en formato digital. En este caso, el explotador debe garantizar que las personas a quien se distribuye el manual (de acuerdo con la Sección 135.035 (h) del RAC 135) pueden consultar este manual en formato digital en sus puestos de servicio, ya sea en tierra o en vuelo, con imágenes legibles de las informaciones e instrucciones. En adición, si el explotador prevé el uso de este manual en formato digital a bordo, el explotador debe proveer un dispositivo de lectura compatible.

### 7.2.2 MAC 135.040 Contenido del manual de operaciones

(Ver Párrafo 135.040 (a) (1) (iii) del RAC 135)

- a. Para la parte de zonas, rutas y aeródromos del manual de operaciones, el material producido por lo explotador puede ser complementado con, o substituido por, un material de guía de ruta aplicable producido por una organización especializada y aprobada.
- b. Si el explotador elige utilizar material producido por otras organizaciones en su manual de operaciones, el manual de operaciones debe incluir una copia de dicho material, o su manual de operaciones debe contener una referencia a la sección apropiada de dicho material.
- c. Si el explotador elige utilizar material producido por otras organizaciones, esto no exime al explotador de la responsabilidad de verificar la aplicabilidad y la adecuación de este material. El explotador debe garantizar que sólo se incluirá un material en el manual de operaciones a partir de una declaración en este sentido en el manual.

### 7.2.3 MEI 135.040 Contenido del manual de operaciones

(Ver Párrafo 135.040 (a) (4) del RAC 135)

- a. Si, debido al tipo de operaciones del explotador, algunas secciones del manual de operaciones no se aplican, es recomendado que el explotador mantenga la numeración secuencial e inserte el término “reservado”, “no aplicable” o “intencionalmente en blanco” en estas secciones.
- b. El explotador debe garantizar que el contenido del manual de operaciones se presente de forma que se pueda utilizar sin dificultad. Su diseño observará los principios relativos a los factores humanos.

*Nota.* - Los textos de orientación sobre la aplicación de los principios relativos a factores humanos pueden encontrarse en el manual de instrucción sobre factores humanos (Doc. 9683).

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

#### **7.2.4 MEI 135.060 Documentos que deben llevarse a bordo de la aeronave.**

(Ver sección 135.060 del RAC 135)

- a. El libro de a bordo (bitácora de vuelo) y el registro técnico del avión (bitácora de mantenimiento) normalmente integran un único volumen, que contiene las informaciones requeridas para el libro de a bordo (Sección 135.060 del RAC 135) y para el libro de a bordo (Sección 135.060 del RAC 121).

#### **7.2.5 MEI 135.060 Documentos que deben llevarse a bordo de la aeronave.**

(Ver Párrafo 135.060 (a) (9) del RAC 135)

- a. La copia del CDO puede certificarse:
  1. Por la AEROCIVIL; o
  2. Por personas autorizadas para certificar documentos oficiales de acuerdo con las leyes del Estado del explotador (por ejemplo, notarios públicos, los funcionarios habilitados en los servicios públicos etc).

### **7.3 CAPITULO B- OPERACIONES DE VUELO.**

#### **7.3.1 MAC 135.120 Altitudes mínimas de vuelo**

(Ver Párrafo 135.120 (b) del RAC 135)

- a. El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo debe tener en cuenta los siguientes factores:
  1. La precisión y fiabilidad con la que se pueda determinar la posición del avión (tomando en consideración las instalaciones y servicios de navegación en tierra y los equipos a bordo del avión);
  2. Las probables inexactitudes de las indicaciones de los altímetros;
  3. Las características del terreno a lo largo de las rutas o en las áreas donde se lleven a cabo las operaciones (por ejemplo, cambios bruscos en la elevación);
  4. La probabilidad de encontrar condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, turbulencias severas, corrientes de aire descendentes);
  5. Las posibles inexactitudes en las cartas aeronáuticas; y
  6. Restricciones del espacio aéreo.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

- b. En adición a la garantía de franqueamiento de obstáculos, el explotador debe garantizar que la altitud mínima establecida permite la adecuada recepción de radionavegación y de comunicaciones.
- c. El explotador debe considerar en su método:
  1. Las correcciones de los valores estándar por las variaciones en la temperatura y la presión;
  2. El efecto del viento, especialmente en terreno montañoso;
  3. Los requisitos ATC; y
  4. Toda contingencia previsible a lo largo de la ruta prevista.
- d. El explotador debe incluir en su manual de operaciones el método para determinar las altitudes mínimas de vuelo y el margen de franqueamiento que estas altitudes aseguran. El formulario del plan operacional de vuelo, previsto en el manual de operaciones, debe contener la información de las altitudes mínimas de la ruta.
- e. A fin de asistir al piloto al mando cuando se vea obligado a desviarse de la ruta normal o prevista, los explotadores deben incluir en el manual de operaciones una fórmula a partir de la cual pueda calcularse fácilmente la altitud mínima de seguridad. La fórmula debe ser adecuada para obtener por lo menos los valores básicos de margen de franqueamiento observados por el explotador, pero debe expresarse en la forma más sencilla posible.
- f. En el uso de altitudes mínimas durante el vuelo, debe prestarse especial atención a las alturas de seguridad en las siguientes circunstancias:
  1. Si han de efectuarse descensos de emergencia;
  2. Si el ATC solicita en ruta velocidades verticales de descenso pronunciadas;
  3. Si se produce cualquier desviación con respecto a las derrotas normales;
  4. Cuando se utiliza emplazamiento por radar en aeropuertos situados cerca de terreno elevado;
  5. Cuando se utilizan ayudas para la navegación en terreno montañoso (las ayudas pueden ser de muy poca confianza y engañosas, especialmente a bajas altitudes); y

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

6. Si los permisos ATC están en conflicto con las altitudes seguras determinadas por el explotador.
- g. Las altitudes mínimas de vuelo determinadas de conformidad con el método establecido por el explotador no deben ser inferiores a las especificadas en el RAC 91. Los niveles mínimos de conformidad con el RAC 91 son:
  1. Sobre terreno elevado o en zonas montañosas, un nivel de por lo menos 600 m (2.000 ft) por encima del obstáculo más alto situado dentro de 8 km de la posición estimada de la aeronave; y
  2. En un lugar distinto al especificado anteriormente, un nivel de por lo menos 300 m (1.000 ft) por encima del obstáculo más alto situado dentro de 8 km de la posición estimada de la aeronave.
- h. Todas las altitudes mínimas anteriores deben corregirse por viento y temperatura cuando el altímetro está reglado al QNH, y por viento, temperatura y QNH cuando el altímetro está al reglaje normal.
  1. Para los vuelos a una distancia menor a 20 NM de terrenos con una elevación máxima que exceda los 2.000 ft, los manuales de operaciones deben disponer que las altitudes mínimas se aumenten por lo menos en las siguientes cantidades, de conformidad con la velocidad del viento al nivel de vuelo:

<b>Velocidad del viento en nudos</b>				
Elevación del terreno	0-30	31-50	51-70	Más de 70
2 – 8.000 ft	500 ft	1.000 ft	1.500 ft	2.000 ft
Más de 8.000 ft	1.000 ft	1.500 ft	2.000 ft	2.500 ft

2. Por temperatura, calcular la corrección en la computadora, o adicionar 4% por cada 10°C por debajo de la temperatura normal;
3. Por el QNH por debajo de 1.013 mb, adicionar 30 ft por mb.

**Nota.** - Para facilitar la consulta, las correcciones anteriores se dan en los gráficos de corrección del nivel de vuelo, y como una tabla de corrección en la lista de verificación correspondiente.

### **7.3.2 MAC 135.125 Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje** (Ver sección 135.125 del RAC 135)

- a. Los documentos básicos de referencia para la determinación de mínimos de utilización de aeródromo son el Manual de operaciones todo tiempo (Doc. 9365) y los PAN-OPS (Doc. 8168).

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- b. El explotador debe incluir, en su manual de operaciones, orientación e información sobre los términos utilizados para describir los mínimos de utilización de aeródromo.
- c. El explotador debe establecer, en su manual de operaciones, orientación cuando existe reglamentación sobre la autoridad del piloto al mando para iniciar o continuar una aproximación, dependiendo de las condiciones de visibilidad reales existentes en el momento, de acuerdo con la Sección 135.679 del RAC 135. Deben detallarse los diversos reglamentos de los Estados en los cuales se llevan a cabo operaciones de vuelo y dar instrucciones claras para el piloto al mando.

### 7.3.3 MAC 135.130 Registros de combustible y aceite

#### **MAC 135.135 Requisitos para la conservación de registros.**

[\(Ver sección 135.130 del RAC 135\)](#)

[\(Ver sección 135.135 del RAC 135\)](#)

- a. El sistema de mantenimiento de registros del explotador debe garantizar que todos los registros sean accesibles en un tiempo razonable, cuando sea necesario. Estos registros deberán organizarse de una manera que garanticen la trazabilidad y recuperación durante todo el tiempo de retención requerido;
- b. Los registros deben mantenerse en papel o formato electrónico o en una combinación de ambos. Un disco óptico también es aceptable. Los registros deben mantenerse legibles durante el tiempo de retención requerido. El tiempo de retención se inicia cuando se elabora el registro o cuando fue enmendado por la última vez.
- c. Los registros en papel deben soportar la manipulación y archivo. Los registros en formato electrónico deben tener una copia de seguridad, actualizada 24 horas después que se insertan nuevos datos. Los sistemas de registros en formato electrónico deben incluir salvaguardas contra la posibilidad de que personal no autorizado pretenda alterar los datos.
- d. El hardware empleado para las copias de seguridad de datos debe almacenarse en un lugar distinto del que contenga los datos de trabajo y en un ambiente que garantice que permanezcan en buenas condiciones. Si hay mudanzas de hardware o software, debe garantizarse que los datos continúen accesibles por todo el tiempo de retención requerido.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**MAC 135.135 Requisitos para la conservación de registros.**

(Ver Párrafo 135.135 (a) (4) y (5) del RAC 135)

- a. El sistema de registros de tripulantes y despachadores de vuelo debe ser descrito en el manual de operaciones, incluyendo el modelo del formulario y el tiempo de retención.

**7.3.4 MAC 135.135 Requisitos para la conservación de registros.**

(Ver Párrafo 135.135 (c) (5) del RAC 135)

- a. El explotador debe garantizar que el centro de gravedad (CG) del avión se encuentra dentro de los límites aprobados, estableciendo procedimientos que:
  1. Garantizan una distribución homogénea de los pasajeros en la cabina;
  2. Tenga en cuenta cualquier alteración del CG en vuelo debido al movimiento de los pasajeros y de los miembros de la tripulación;  
y
  3. Tenga en cuenta cualquier alteración del CG en vuelo debido al consumo o transferencia de combustible.
- b. El explotador debe establecer márgenes de seguridad sobre los límites aprobados para el CG, para compensar las siguientes variaciones y errores:
  1. Variaciones del peso (masa) vacío o básico operacional con relación a los valores publicados, debido, por ejemplo, a errores de pesaje, modificaciones y cambios de equipos no considerados;
  2. Variaciones en la distribución del combustible en los tanques con relación al planificado;
  3. Imprecisiones en los pesos (masas) de las cargas y equipajes y variaciones en su distribución en los compartimientos del avión;
  4. Variaciones en la distribución de los pasajeros en la cabina con relación al planificado. Mayores errores del CG ocurren si se permite a los pasajeros elegir sus asientos libremente. Estas variaciones son más críticas para aviones menores;
  5. Variaciones en el CG de un contenedor de carga con relación al punto medio normalmente considerado;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

6. Variaciones en el CG debido a las posiciones del flap y tren de aterrizaje y por la aplicación del procedimiento del uso de combustible prescrito, excepto que ya haya sido considerado en los límites de certificación;
  7. Variaciones debido al movimiento de los pasajeros, de los miembros de la tripulación y de los equipos de cocina; y
  8. Variaciones de peso (masa) real de los pasajeros con relación a los valores estandarizados.
- c. Los márgenes de seguridad pueden ser indicados en el manifiesto de carga por líneas de puntos, dentro de los límites del CG certificados para el avión.
- d. **Cambios de última hora.** Si tiene lugar algún cambio de última hora después de haberse completado el manifiesto de carga, este hecho deberá notificarse al piloto al mando y dicho cambio de última hora se incluirá en el manifiesto de carga. Los cambios de última hora máximos permitidos tanto en el número de pasajeros como de carga deberán estar especificados en el manual de operaciones. Si se rebasa este número, deberá elaborarse nuevo manifiesto de carga.

**MAC 135.135 Requisitos para la conservación de registros.**

(Ver la sección 135.135 del RAC 135)

- a. El explotador debe evaluar la integridad de los datos y de la documentación de peso y balance generada por un sistema computarizado a intervalos que no excedan los 6 meses. El explotador debe establecer un sistema que verifique que los datos actualizados de entrada (como, por ejemplo, el peso vacío de los aviones) se hayan incorporado correctamente en el sistema y que el sistema funciona en una base continua.
- b. El explotador debe mantener los registros de la última evaluación de la integridad del sistema, para permitir una inspección por la AEROCIVIL.

**MEI 135.135 Requisitos para la conservación de registros.**

(Ver sección 135.135 del RAC 135)

- a. Si la densidad del combustible no es conocida, el explotador puede utilizar valores estándares de densidad para determinar el peso (masa) del combustible. Estos estándares deben basarse en las medidas de densidad de combustible actualizadas para el aeródromo.
- b. Valores típicos de densidad de combustible son:
  1. JET A1 (JP 1): 6.75 libras/gal;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

3. JET B (JP 4): 6,5 libras/gal;
4. Aceite: 0,88 kg/L.

### **7.3.5 MAC 135.135 Requisitos para la conservación de registros** (Ver Párrafo 135.135 (c) (1), (2) y (3) del RAC 135)

- a. El explotador debe utilizar los siguientes valores de peso (masa) estándares para sus tripulantes para determinar el peso básico operacional:
  1. Los valores reales de cada tripulante, incluyendo su equipaje de mano; o
  2. Valores estándares de 85 kg para tripulantes de vuelo y de 75 kg para tripulantes de cabina, incluyendo sus equipajes de mano.
- b. El explotador debe corregir el peso básico operacional para considerar cualquier equipaje adicional. La ubicación de este equipaje debe ser considerada cuando se calcula el CG del avión.
- a. Valores de peso (masa) real para equipaje facturado
  1. Los valores de peso (masa) para equipaje facturado deben determinarse mediante pesaje.
- b. En cualquier vuelo en que se detecte el transporte de un elevado número de pasajeros cuyo peso (masa), incluido el equipaje de mano, exceda previsiblemente de los valores normalizados de peso (masa) para pasajeros, el explotador deberá determinar el peso (masa) real de esos pasajeros mediante pesaje o añadiendo un incremento de peso (masa) adecuado.
- c. El explotador garantizará que se informe al piloto al mando cuando se haya utilizado un método no normalizado para determinar el peso (masa) de la carga y que se declare dicho método en la documentación relativa a peso (masa) y centrado.

### **MAC 135.135 Manifiesto de peso y balance (masa y centrado)** (Ver Párrafo 135.135 (c) del RAC 135)

- d. El explotador calculará el peso (masa) de los pasajeros utilizando, bien el peso real pesado de cada persona o bien los valores normalizados de peso (masa) especificados en la siguiente tabla, excepto cuando el número de sillas disponibles para pasajeros sea inferior a diez. En estos casos se podrá establecer el peso (masa) de los pasajeros recurriendo a una declaración verbal de cada pasajero, o formulada en su nombre, y

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

añadiéndole una cantidad constante predeterminada para el equipaje de mano y la ropa puesta. Deberá incluirse en el manual de operaciones un procedimiento que especifique cuándo hay que seleccionar los pesos (masas) reales y cuándo las normalizadas, y el procedimiento que deba seguirse cuando se recurra a declaraciones verbales.

- e. Si se determina el peso (masa) de los pasajeros utilizando valores normalizados de peso, se deberán emplear los mismos valores de peso de la tabla 1. Los pesos (masas) normalizados incluyen el equipaje de mano y el peso (masa) de cualquier bebé menor de 2 años de edad al que lleve un adulto en su silla. Se considerará como niños, a los efectos del presente punto, a los bebés que ocupen su propia silla.
- f. Valores de peso (masa) normalizados para pasajeros — 19 sillas o menos
  1. Cuando el número total de sillas de pasajeros disponibles en un avión sea de 19 o menos, serán aplicables los pesos (masas) normalizadas de la tabla 1.
  2. En vuelos en que no se lleve equipaje de mano en la cabina de pasajeros o cuando se tenga en cuenta el equipaje de mano por separado, se podrán restar 6 kg de los anteriores pesos para hombres y mujeres. Artículos tales como un abrigo, un paraguas, un bolso pequeño, material de lectura o una pequeña cámara no se considerarán equipaje de mano a los efectos del presente punto.

**Tabla 1**

<b>Asientos de pasajeros</b>	<b>1-5</b>	<b>6-9</b>	<b>10-19</b>
Hombres	104 kg	96 kg	92 kg
Mujeres	86 kg	78 kg	74 kg
Niños	35 kg	35 kg	35 kg

### **7.3.6 MAC 135.170 Plan operacional de vuelo**

(Ver [Párrafo 135.170 \(d\) del RAC 135](#))

- a. El plan operacional de vuelo debe contener los siguientes elementos:
  1. Matrícula del avión;
  2. Tipo y variante del avión;
  3. Fecha del vuelo;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

4. Identificación del vuelo;
  5. Nombres de los miembros de la tripulación de vuelo;
  6. Asignación de funciones a los miembros de la tripulación de vuelo;
  7. Lugar de salida;
  8. Hora de salida (hora real calzos fuera, hora de despegue);
  9. Lugar de llegada (previsto y real);
  10. Hora de llegada (hora de aterrizaje real e instalación de calzos);
  11. Tipo de operación (EDTO, VFR, vuelo ferry, etc.);
  12. Rutas y segmentos de ruta con puntos de notificación/puntos de referencia, distancias, hora y rumbos;
  13. Velocidad de crucero prevista y tiempos de vuelo entre puntos de notificación/puntos de referencia de ruta (hora estimada y real de sobrevuelo);
  14. Altitudes de seguridad y niveles mínimos;
  15. Altitudes previstas y niveles de vuelo;
  16. Cálculos de combustible (registros de comprobaciones de combustible en vuelo);
  17. Combustible a bordo al arrancar los motores;
  18. Alternativas de destino y, en su caso, de despegue y en ruta, incluyendo la información requerida en los Puntos 12), 13), 14), y 15);
  19. Aprobación del plan de vuelo ATS;
  20. Cálculos de planificación en vuelo; y
  21. Información meteorológica pertinente.
- b. Elementos que estén fácilmente disponibles en otra documentación, o que procedan de otra fuente aceptable, o que no tengan relación con el tipo de operación, se podrán omitir en el plan operacional de vuelo.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

- c. El explotador garantizará que todas las anotaciones en el plan operacional de vuelo se hagan oportunamente y sean de carácter permanente.

### **7.3.7 MAC 135.175 Plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo(ATS)**

(Ver Párrafo 135.175 (c) del RAC 135)

- a. Para operaciones no regulares, si las instalaciones y servicios de comunicación no se encuentran disponibles, el explotador debe establecer en su manual de operaciones procedimientos, instrucciones y una lista de las personas asignadas responsables por accionar los servicios de búsqueda y salvamento.
- b. Para garantizar que el vuelo sea localizado en cualquier tiempo, las instrucciones deben:
  1. Proveer a las personas asignadas por lo menos la información requerida en un plan de vuelo visual, y la ubicación, fecha y hora estimada para restablecer las comunicaciones;
  2. Si la aeronave esté atrasado o desaparecido, proveer notificación a losservicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento; y
  3. Prever que la información del vuelo deberá ser mantenida en un lugar designado hasta la terminación del vuelo.

### **7.3.8 MEI 135.215 Información operacional requerida.**

(Ver Párrafo 135.215 (a) (6) del RAC 135)

- a. La información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento se encuentra generalmente en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Estado del área sobre la cual se vaya a volar.

### **MAC 135.220 Traslado de personas sin cumplir los requisitos de transporte de pasajeros de este reglamento.**

(Ver Párrafo 135.220 (a) (1) del RAC 135)

- a. El explotador debe tener en cuenta que, al transportar a sus empleados según el Párrafo 135.220 (a) (1) del RAC 135, estos no deben ejecutar cualquier tarea asignada a un miembro de la tripulación y deben evitar ser confundidos con miembros de la tripulación, por ejemplo, no utilizando los uniformes.

### **7.3.9 MAC 135.225 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano**

(Ver Párrafo 135.225 (a) (3) (i) del RAC 135)

- a. No debe colocar bultos en los lavabos ni contra mamparos que no les impidan desplazarse hacia delante, de lado o hacia arriba.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**7.3.10 MAC 135.225 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano**  
(Ver Párrafo 135.225 (a) (4) del RAC 135)

- a. No debe colocarse equipaje de mano debajo de los asientos, a menos que el asiento esté equipado con una barra de contención y las dimensiones del equipaje permitan que dicha barra impida su desplazamiento hacia delante.

**7.3.11 MAC 135.355 Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando**

(Ver Párrafo 135.355 (a) del RAC 135)

- a. El explotador establecerá procedimientos operacionales para el reabastecimiento o descarga de combustible mientras haya pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, con el fin de garantizar que se tomen las siguientes precauciones:
  1. Una persona cualificada deberá permanecer en un lugar establecido durante las operaciones de abastecimiento de combustible con pasajeros a bordo; esta persona deberá ser capaz de llevar a cabo los procedimientos de emergencia relacionados con la protección y la lucha contra incendios, manejar las comunicaciones e iniciar y dirigir una evacuación;
  2. Se establecerá y mantendrá operativa una comunicación bidireccional por el sistema de comunicación interna del avión o por otro medio adecuado, entre el personal de tierra que supervise el abastecimiento de combustible y el personal cualificado a bordo del avión;
  3. Deberá avisarse a la tripulación, personal y pasajeros de que va a tener lugar el abastecimiento o descarga de combustible;
  4. Deberán apagarse las señales de abrocharse los cinturones;
  5. Deberán estar encendidas las señales de prohibición de fumar, así como las luces interiores que permiten reconocer las salidas de emergencia;
  6. Deberán darse instrucciones a los pasajeros para que se desabrochen los cinturones de seguridad y se abstengan de fumar;
  7. La tripulación de cabina mínima deberá estar a bordo y lista para proceder inmediatamente a una evacuación de emergencia;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

8. Si se detecta la presencia en el avión de gases del combustible o si surge algún otro peligro durante el abastecimiento/descarga, deberá interrumpirse inmediatamente la operación;
9. deberá mantenerse despejada en tierra la zona situada debajo de las salidas previstas para la evacuación de emergencia y el despliegue de las rampas, y
10. Deberán tomarse medidas para realizar una evacuación segura y rápida.
  - b. Durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, el explotador no puede conducir servicios en la aeronave (tales como servicios de catering y limpieza) de manera que se genere el riesgo de impedir una evacuación de emergencia por los pasillos y las salidas de emergencia.

**MAC 135.397 Requerimientos para aprobar una ruta: Generalidades**  
(Ver Párrafo 135.397 del RAC 135 y capítulos C y D del RAC 121)

Para operaciones regulares, las siguientes solicitudes presentadas por parte del explotador, no son consideradas como similares a las rutas operadas actualmente, por lo tanto, requieren efectuar vuelos de demostración:

- a. Una ruta internacional;
- b. Una ruta basada en navegación por performance;
- c. Una ruta que requiere EDTO (si aplica);
- d. Una ruta sobre áreas montañosas y desérticas;
- e. Vuelos prolongados sobre el agua;
- f. Operación en otras áreas que requieren equipos y procedimientos especiales, como en el Atlántico Norte con especificaciones de performance mínima de navegación (NAT/MNPS), Pacífico Centro Este (CEPAC), Pacífico Norte (NOPAC) etc.

Para operaciones no regulares se requiere que el solicitante presente un método mediante el cual asegure que se dará cumplimiento a lo establecido en el RAC 121.310.

**7.3.13 MAC 135.415 Suministros médicos**  
(Ver Párrafo 135.415 (b) (1) del RAC 135)

- a. En adición a la inspección periódica, para asegurar su continuidad en servicio y disponibilidad para cumplir con los propósitos previstos, el explotador garantizará que los botiquines de primeros auxilios sean:
  1. Reemplazados periódicamente, de acuerdo con las instrucciones de las etiquetas, o según lo justifiquen las circunstancias; y

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

2. Reemplazados después del uso en vuelo, en la primera oportunidad.

**7.3.14 MAC 135.475 Instrucciones a los pasajeros antes del despegue**  
(Ver Párrafo 135.475 (a) del RAC 135)

- a. Las instrucciones deben incluir una demostración de lo siguiente:
  1. Empleo de los cinturones y/o arneses de seguridad, incluyendo el modo de cierre y apertura;
  2. La ubicación y el modo de empleo del equipo de oxígeno, si se requiere; y
  3. La ubicación y el modo de empleo de los chalecos salvavidas en caso necesario.

**7.4 CAPÍTULO C – INSTRUMENTOS Y EQUIPOS**

**7.4.1 MAC 135.420 Pruebas de demostración y validación de aeronaves**  
(Ver Párrafo 135.420 (a) del RAC 135)

- a. Las pruebas de demostración son pruebas requeridas por la AEROCIVIL, a fin de determinar la capacidad y la habilidad de un solicitante o explotador para conducir las operaciones de acuerdo con los procedimientos propuestos y requisitos reglamentarios, ya sea, durante una certificación inicial, cuando un explotador incorpora un nuevo tipo de avión a su flota, si ha modificado materialmente un avión o si solicita una nueva clase de operaciones. Normalmente constituyen parte de la fase cuatro del proceso de certificación o de enmienda a las OpSpecs de un explotador.
- b. Los únicos tipos de vuelo que pueden ser acreditados a los requisitos de pruebas de demostración son los descritos en los siguientes subpárrafos:
  1. **Vuelos representativos en ruta.** Los vuelos representativos en ruta son conducidos en cumplimiento con el RAC 135. Antes de que un solicitante pueda conducir estos vuelos, el equipo de pruebas de demostración o equipo de la AEROCIVIL debe asegurar que la revisión de la fase tres del solicitante ha sido terminada.
  2. **Vuelos ferry o vuelos de aeronaves provisionalmente certificadas.** Los vuelos ferry pueden ser acreditados a los requisitos de pruebas de demostración. En otras situaciones, un solicitante puede proponer utilizar una aeronave provisionalmente certificada durante las pruebas de demostración según el RAC 135. Para obtener la aprobación de la AEROCIVIL, el solicitante debe demostrar que ningún rasgo, característica o condición de la aeronave la haría insegura cuando sea operada de acuerdo con las RAC 91.445.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

3. **Vuelos de instrucción.** Los vuelos de instrucción pueden ser acreditados a los requisitos de vuelos de demostración, siempre que cada vuelo sea observado por un inspector de operaciones de la AEROCIVIL.
  4. **Vuelos de posicionamiento.** Un vuelo de posicionamiento es un vuelo conducido para trasladar una aeronave sobre una ruta no representativa, como operar una aeronave desde la fábrica hasta la base principal del solicitante, siempre que, cada vuelo sea observado por uno o varios inspectores de la AEROCIVIL.
- c. Para acreditar las horas a los requisitos de prueba de demostración, la revisión de la fase tres del proceso de certificación o de enmienda a las OpSpecs debe haber sido cumplida. Los vuelos deben ser conducidos de acuerdo con:
1. El manual de operaciones propuesto según el RAC 135;
  2. Los programas de mantenimiento o inspección propuestos de acuerdo con el RAC 135;
  3. El MEL propuesto (si aplica);
  4. Los requisitos de control operacional (despacho, seguimiento de vuelo o localización) del RAC 135; y
  5. Los requisitos de archivo de registros tanto del área de operaciones como de mantenimiento del RAC 135.

#### **7.4.2 MEI 135.420 Pruebas de demostración**

(Ver Párrafo 135.420 (c) del RAC 135)

- a. El número de personas que el explotador lleve a bordo del avión debe ser el mínimo posible, incluyendo solamente las personas necesarias para la demostración y las designadas por la AEROCIVIL. Sin embargo, suele ser conveniente que el solicitante lleve a bordo personal del explotador que pueda adoptar decisiones y asumir compromisos en su nombre, si hay que tomar medidas para subsanar las insuficiencias comprobadas. El transporte comercial de pasajeros es prohibido.

#### **7.4.3 MAC 135.430 Fusibles**

(Ver Párrafo 135.430 del RAC 135)

- a. Si la cantidad de fusibles eléctricos de repuesto no es indicada en el manual de vuelo del avión, o en otra publicación del fabricante, la cantidad

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

suficiente de fusibles debe ser, como mínimo, de 10% del número de fusibles de cada tipo o 3 fusibles de cada tipo, cualquier sea mayor.

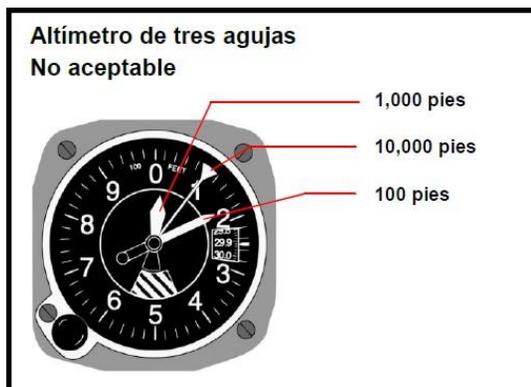
- b. “Fusibles eléctricos de repuesto” significa un fusible que puede ser reemplazado en la cabina de pilotaje durante el vuelo, no incluyendo cortacircuitos automáticos ni cortacircuitos en los compartimientos eléctricos.

**7.4.4 MAC 135.440 Equipo para operaciones VFR**  
**MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**  
 (Ver Párrafos 135.440 (a) y 135.445 (a) del RAC 135)

- a. Requisitos de equipos individuales pueden ser cumplidos por una combinación de instrumentos, sistemas integrados de vuelo o por una combinación de parámetros en pantallas electrónicas si la información disponible para cada piloto cumple con los requisitos operacionales, y si el nivel de seguridad equivalente haya sido demostrado durante la aprobación del certificado de tipo del avión para el tipo previsto de operación (VFR o IFR).
- b. Los medios de medir e indicar viraje y desplazamiento lateral, actitud de vuelo y rumbo pueden ser cumplidos por una combinación de instrumentos o por sistemas directores de vuelo si las garantías contra falla total, inherente a cada uno de los tres instrumentos por separado, son mantenidas.

**7.4.5 MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**  
 (Ver Párrafos 135.445 (a) (3) del RAC 135)

- a. Los altímetros de tres agujas, los de contador y agujas y los de tambor y agujas no son considerados equivalentes a los altímetros de precisión con contador de tambor y agujas. Por lo tanto, no pueden ser utilizados para satisfacer este requisito.



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022



**7.4.6 MAC 135.440 Equipo para operaciones VFR**  
**MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**  
 (Ver Párrafo 135.440 (a) (4) y 135.445 (a) (4) del RAC 135)

- a. El indicador de velocidad aerodinámica debe ser calibrado en nudos.

**MAC 135.440 Equipo para operaciones VFR**  
**MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**  
 (Ver Párrafos 135.440 (a) (6) y 135.445 (a) (10) del RAC 135)

- a. El dispositivo que indique la temperatura exterior debe ser calibrado en grados Celsius.
- b. Los medios de presentación de la temperatura exterior pueden ser un indicador de temperatura que proporciona indicación convertible para la temperatura exterior.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

**MAC 135.440 Equipo para operaciones VFR**

**MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**

(Ver Párrafos 135.440 (a) (6) y (b) (6) y 135.445 (a) (4) del RAC 135)

- a. El dispositivo que impida el mal funcionamiento del indicador de velocidad aerodinámica debido a condensación o formación de hielo debe ser un tubo de pitot calentado.

**MAC 135.445 Equipo para operaciones IFR**

(Ver Párrafos 135.445 (e) (2) del RAC 135)

- a. Los auriculares y micrófonos de tipo boom deben ser del tipo ajustable a la cabeza de los pilotos y deben dejar las manos libres.
- b. El equipo por piloto debe incluir dos auriculares para recibir y un micrófono de tipo boom para transmitir señales de audio para el sistema de comunicación del avión. Para cumplir con los requisitos de performance, el equipo debe estar conforme con el sistema de comunicación del avión y con el ambiente de la cabina de pilotaje. El micrófono debe ser de tipo con cancelación de ruido.
- c. Si se utiliza auriculares con cancelación de ruido, el explotador debe garantizar que los auriculares no atenúan ninguna de las alertas auditivas o sonidos necesarios para alertar la tripulación de vuelo, y los relativos con la operación segura del avión.

**7.4.7 MEI 135.505 Oxígeno para primeros auxilios.**

(Ver Párrafo 135.505 (a) del RAC 135)

- a. El oxígeno para primeros auxilios debe ser utilizado por aquellos pasajeros que aún necesiten de oxígeno después que el oxígeno suplementario requerido por las Secciones 135.510 y 135.515 del RAC 135 se ha agotado.
- b. Después de una despresurización de la cabina, un descenso de emergencia debe llevarse a cabo a la altitud más baja compatible con la seguridad de vuelo. En estas circunstancias, el avión debe aterrizar en el primer aeródromo disponible en la primera oportunidad. Este descenso de emergencia tiene el objetivo de reducir la cantidad de oxígeno de primeros auxilios que se va a utilizar.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**7.4.8 MEI 135.510 Provisión de oxígeno para aviones con cabinas presurizadas que vuelen a grandes altitudes**  
(Ver Párrafo 135.510 (a) (2) del RAC 135)

- a. Después de una falla de presurización, debe considerarse que la altitud de presión de la cabina es la misma que la altitud de presión del avión (externa), excepto que el explotador le demuestre a la AEROCIVIL que no es probable una falla del sistema de presurización de la cabina que resultaría en una altitud de presión de la cabina y altitud de presión del avión iguales. En este caso, la máxima altitud de presión de cabina demostrada puede ser utilizada como base para el cálculo de oxígeno suplementario.

**7.4.9 MEI 135.510 Provisión de oxígeno para aviones con cabinas presurizadas que vuelen a grandes altitudes**  
(Ver Párrafo 121.930 (b) (1) del RAC 135)

- a. Una máscara de oxígeno de colocación rápida es un tipo de máscara que:
1. Puede ser colocada rápidamente en el rostro, adecuadamente enclavada y sellada, suministrando oxígeno a demanda, con una mano y dentro de cinco segundos, permaneciendo en la posición con las manos libres;
  2. Puede ser colocada sin interferir con los anteojos y sin retardar los procedimientos de emergencia asignados a la tripulación de vuelo;
  3. Una vez puesta, no impida la comunicación inmediata entre los miembros de la tripulación de vuelo por los sistemas de intercomunicación del avión; y
  4. No inhiba las comunicaciones de radio.

**7.4.10 MAC 135.510 Provisión de oxígeno para aviones con cabinas presurizadas que vuelen a grandes altitudes**  
(Ver Párrafo 135 (c) del RAC 135)

- a. Para aviones que no estén certificados para volar por encima de 7.600 m (25.000 ft), si se utiliza la cantidad reducida de oxígeno prevista por el Párrafo 135.510 (c) del RAC 135, el explotador debe establecer una altitud máxima utilizando procedimientos de descenso de emergencia que consideren:
1. 17 segundos de retardo para que el piloto reconozca, reaccione y se ponga la máscara, y empiece la resolución de problemas y configure el avión para el descenso de emergencia (datos/gráficos de descenso de emergencia, de acuerdo con el manual de vuelo del avión); y

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

2. La velocidad máxima de operación (VMO) o la velocidad aerodinámica aprobada en el manual de vuelo del avión para descenso de emergencia, cualquiera que sea menor.

b. El oxígeno suplementario para el 10% de los pasajeros debe ser garantizado por tomas y unidades dispensadoras distribuidas uniformemente a lo largo de la cabina, inmediatamente disponibles para cada ocupante, o por equipos portátiles de oxígeno.

**7.4.11 MAC 135.525 Extintores de incendio portátiles**  
(Ver Párrafo 135.525 (a) del RAC 135)

a. Los extintores de incendio portátiles deben estar, en cantidad y posición, de forma de garantizar su disponibilidad para uso, teniendo en cuenta el número y el tamaño de los compartimientos de pasajeros, la necesidad de minimizar el riesgo de concentración de gases tóxicos y la ubicación de los lavabos y cocinas etc. Estas consideraciones pueden resultar en una cantidad de extintores de incendio portátiles mayor que la mínima requerida.

**7.4.12 MAC 135.525 Extintores de incendio portátiles**  
(Ver Párrafo 135.525 (a) (3) del RAC 135)

a. Cuando se requieren dos o más extintores de incendio portátiles, un extintor debe ser ubicado en la parte delantera; otro, en la parte trasera del avión; y los demás distribuidos uniformemente en la cabina.

b. Si un extintor de incendio no es claramente visible, su ubicación debe ser indicada por un letrero o señal.

**7.4.13 MEI 135.525 Extintores de incendio portátiles**  
(Ver Párrafo 135.525 (b) (2) del RAC 135)

a. No será de un tipo enumerado en el *Protocolo de Montreal* relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono de 1987, en el Anexo A, Grupo II, del Manual del protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, Octava edición.

**7.4.14 MEI 135.540 Equipos para todos los aviones que vuelen sobre agua**  
(Ver Párrafo 135.540 (a) y (b) del RAC 135)

a. Cojines de asientos no son considerados como dispositivos de flotación equivalentes a chalecos salvavidas.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**7.4.15 MAC 135.540 Equipos para todos los aviones que vuelen sobreagua**  
(Ver Párrafo 135.540 (d) y (e) del RAC 135)

- a. Las balsas salvavidas deben ser provistas de equipos de salvavidas incluyendo:
  1. Medios para mantener la flotabilidad;
  2. Un ancla de mar;
  3. Una cuerda salvavidas y medios de fijación de una balsa salvavidas a otra;
  4. Remos para balsa salvavidas con capacidad para 6 (seis) ocupantes o menos;
  5. Medios de proteger los ocupantes de la intemperie;
  6. Una antorcha resistente al agua;
  7. El equipo necesario para hacer señales pirotécnicas de socorro, de acuerdo con el RAC 91.
  8. 100 g de glucosa para cada 4 o fracción de 4 personas que la balsa esté diseñada para llevar;
  9. Por lo menos 2 (dos) litros de agua potable en recipientes durables o medios de desalinizar agua de mar, o una combinación de ambos; y
  10. Equipo de primeros auxilios.
- b. En la medida de lo posible, estos elementos deben estar contenidos en un paquete.

**7.4.16 MEI 135.545 Transmisor de localización de emergencia (ELT)**  
(Ver sección 135.545 del RAC 135)

- a. Transmisor de localización de emergencia (ELT) es un término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación, puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:
  1. ELT fijo automático [ELT (AF)]. ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave. Es diseñado para ayudar a los equipos de búsqueda y salvamento (SAR) a localizar en el lugar del accidente;
  2. ELT portátil automático [ELT (AP)]. ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad. Si el ELT (AP) no tiene su propia antena, la antena montada en el avión puede ser desconectada y una antena auxiliar puede ser conectada al ELT. En caso de accidente, el ELT (AP) puede ser fijado en una balsa salvavidas. El ELT (AP) es diseñado para ayudar a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) a localizar en el lugar del accidente a los sobrevivientes;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

3. ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]. ELT que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y, en algunos casos, por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente. El ELT (AD) debe flotar en agua y es diseñado para ayudar a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) a localizar en el lugar del accidente; y
4. ELT de supervivencia [ELT (S)]. ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes. En adición, también puede ser activado automáticamente, por ejemplo, en caso de activación por agua. El ELT(S) debe ser diseñado para ser fijado en una balsa salvavidas.
  - a. Un ELT(S) activado por agua no es considerado un ELT (AP).

**7.4.17 MAC 135.545 Transmisor de localización de emergencia (ELT)**  
 (Ver Párrafo 135.545 (g) del RAC 135)

- a. Los ELT deben funcionar en 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente, de acuerdo con el Volumen III, Capítulo V del Anexo 10 al Convenio de Chicago.

**7.4.18 MAC 135.550 Zonas terrestres designadas – Dispositivos de señales y equipo salvavidas**  
 (Ver Párrafo 135.550 (a) (2) del RAC 135)

- a. El equipo de supervivencia debe incluir:
  1. Por lo menos 2 (dos) litros de agua potable en recipientes durables.
  2. Un cuchillo;
  3. Equipo de primeros auxilios;
  4. Código de señales visuales de tierra a aire, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 12 al Convenio de Chicago.

Núm.	Mensaje	Símbolo del código
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	<u>LL</u>
3	Hemos hallado sólo a algunos ocupantes	├──┤
4	No podemos continuar, regresamos a la base	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cadauno se dirige en el sentido indicado	

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección	⇒⇒
7	No hemos hallado nada. Continuaremos la búsqueda	NN
8	Necesitamos ayuda	V
9	Necesitamos ayuda médica	X
10	No o negativo	N
11	Si o afirmativo	Y
12	Estamos avanzando en esa dirección	↑

- b. En adición, cuando se vuela en condiciones polares, el equipo de supervivencia debe incluir:
1. Medios para derretir nieve;
  2. Una pala de nieve y una sierra de hielo;
  3. Sacos de dormir para 1/3 de los ocupantes del avión y mantas para los demás, o mantas para todos los ocupantes;
  4. Un traje polar para cada miembro de la tripulación.
- c. No es necesario duplicar estos equipos a bordo del avión, si ellos ya son llevados a bordo debido a otros requisitos.

#### **7.4.19 MAC 135.565 Equipos de navegación**

(Ver Párrafo 135.565 (a), (g) y (h) del RAC 135)

- a. El equipo de navegación apropiado para un vuelo IFR debe incluir:
1. Un sistema receptor de radiofaro omnidireccional VHF (VOR), un sistema radiogoniométrico automático (ADF), un equipo radio telemétrico UHF (DME), excepto que un ADF no es necesario si no se requiere en ninguna fase del vuelo planificada;
  2. Un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), un sistema de aterrizaje por microondas (MLS), si el ILS o MLS se requiere para navegación;
  3. Un sistema receptor de marcador de radiobaliza (marker beacon) si se requiere para propósito de navegación de aproximación;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

4. Equipo de navegación de área si se requiere navegación de área en la ruta a ser volada;
  5. Un DME adicional si la ruta, o cualquier parte de la ruta, se basa únicamente en señales DME;
  6. Un sistema receptor de VOR adicional si la ruta, o cualquier parte de la ruta, se basa únicamente en señales VOR; o
  7. Un sistema ADF adicional si la ruta, o cualquier parte de la ruta, se basa únicamente en señales de radiofaro no direccional (NDB).
- b. Aviones pueden ser operados sin los equipos listados en 6 y 7, si tienen instalados equipos alternativos equivalentes. La confiabilidad y precisión de los equipos alternativos deben garantizar una navegación segura para la ruta pretendida.
- c. Para realizar operaciones IFR sin un sistema ADF instalado, el explotador debe tener en cuenta los siguientes factores:
1. El equipo ADF solamente puede ser removido o no instalado en un avión que sea operado en IFR si no es esencial para la navegación, y si un equipo alternativo con capacidad de navegación equivalente o superior se lleva a bordo. Un receptor de VOR adicional o un receptor de sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) aprobado para operaciones IFR pueden cumplir esta condición.
  2. Para operación IFR sin ADF, el explotador debe garantizar que:
    - i. No se vuelen segmentos de ruta basados únicamente en ADF;
    - ii. No se vuelen procedimientos ADF/NDB;
    - iii. La lista de equipo mínimo (MEL) fue revisada y aprobada para tener en cuenta la remoción de ADF;
    - iv. El manual de operaciones no incluye ningún procedimiento basado en señales NDB para los aviones involucrados; y
    - v. Los procedimientos de planificación y liberación del vuelo son consistentes con los criterios anteriormente mencionados.
  3. El programa de instrucción del explotador debe tener en cuenta la remoción del equipo ADF en la instrucción y entrenamiento de sus tripulaciones de vuelo.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

#### **7.4.20 MEI 135.575 Inspecciones de los equipos e Instrumentos** (Ver Párrafo 135.575 del RAC 135)

- a. La verificación de lectura de parámetros y funcionamiento del FDR consta de los siguientes procedimientos de inspección.
  1. Copiar por completo el archivo de grabación.
  2. Inspeccionar los datos obligatorios registrados para un vuelo completo y evaluar su validez. Esta evaluación puede indicar defectos o ruido en la medición y en el procesamiento de los datos e indicar acciones de mantenimiento necesarias. Los siguientes factores deben ser considerados:
    - i. Si aplicable, los parámetros deben ser expresados en unidades de ingeniería e inspeccionados para diferentes valores dentro de su rango operacional – para este propósito, algunos parámetros deben ser inspeccionados en diferentes fases del vuelo; y
    - ii. Si el parámetro es presentado por una base de datos digital y los mismos datos son utilizados para la operación del avión, una verificación de razonabilidad puede ser suficiente; en otro caso, una verificación por correlación puede ser necesaria.
      - a. Una verificación de razonabilidad, en este contexto, es una evaluación cualitativa subjetiva, que requiere un juicio técnico de las grabaciones de un vuelo completo; y
      - b. Una verificación por correlación, en este contexto, es un proceso de comparación de los datos grabados por el FDR con los valores extraídos de los instrumentos de vuelo, indicadores y los valores esperados para una parte del vuelo o durante las inspecciones en tierra realizadas con este propósito.
  3. Retener la copia más reciente del archivo completo de grabación y el correspondiente informe de inspección.

### **7.5 CAPÍTULO D– LIMITACIONES PARA OPERACIONES VFR / IFR Y REQUISITOS DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

- #### **7.5.1 MAC 135.655 Aeródromo alternativo de destino.** **MAC 135.657 Variaciones en los criterios de selección de aeródromos alternos.**

(Ver Párrafo 135.655 (b) del RAC 135) (Ver Párrafo 135.657 (a) del RAC 135)

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- a. La utilización de métodos basados en rendimiento para la selección de aeródromos alternos debe ser aprobada por la AEROCIVIL, que debe tener en cuenta los siguientes factores:
1. La implantación completa de las cuatro fases del sistema de gestión de la seguridad operacional. El explotador debe presentar resultados de una evaluación de riesgos mediante la cual demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente.
  2. La capacidad del explotador en establecer sus procesos de definición de criterios de performance e indicadores, mediciones de los resultados, identificación y evaluación de peligros y riesgos de seguridad operacional y medidas de mitigación;
  3. La adecuada definición de criterios de performance que atiendan al objetivo del requisito prescriptivo;
  4. Los procesos de medición de datos deben estar implantados antes de la aprobación de un criterio basado en performance, de forma que se pueda comparar los datos de performance después de la implantación de un criterio basado en performance con los datos de performance anteriores, de cuando se aplicaban los requisitos prescriptivos. Este proceso es necesario para que se pueda demostrar que se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente;
  5. El establecimiento de niveles de alerta y metas de mejoramiento continuo, para basar su monitoreo del proceso; y
  6. El proceso de investigación de los datos que resulten en niveles de alerta, identificación de peligros, control de riesgos y medidas de mitigación de riesgos.
- b. En adición, para aprobar la utilización de criterios basados en performance, la AEROCIVIL debe tener en cuenta su capacidad, en relación con conocimiento y experiencia en el monitoreo y aprobación de tales operaciones.
- c. La utilización de este método de selección de aeródromos alternos basado en rendimiento debe resultar, como medida de nivel de seguridad operacional equivalente, en una certeza razonable de que habrá un aeródromo disponible para un aterrizaje seguro en el período previsto de utilización.
- d. **Métodos basados en rendimiento para la selección de aeródromos alternos de destino.** Los requisitos prescriptivos de selección de

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

aeródromos alternos de destino, prescritos en las Secciones 135.655, y 135.657 del RAC 135, establecen condiciones del aeródromo de destino que requieren la selección de aeródromos alternos establecen cantidades adicionales de combustible para esperar la mejoría de las condiciones meteorológicas. Sin embargo, los requisitos prescriptivos no consideran las restricciones de la infraestructura, la capacidad operacional y otros factores que afectan la selección del aeródromo alternativo de destino. Los métodos basados en rendimiento buscan utilizar también estos criterios para garantizar un nivel de seguridad operacional equivalente al de los requisitos prescriptivos.

1. Los efectos de la aplicación de este método de selección de aeródromos alternos de destino en otros procesos y métodos relacionados, especialmente si el aeródromo de destino tiene solo una pista de aterrizaje y se planifica utilizar un punto de nueva planificación a lo largo de la ruta;
2. **Operaciones para aeródromos de destino sin dos pistas distintas o sin una pista destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional.** Pistas son consideradas distintas si se interceptan de forma tal que la distancia del umbral al punto de interceptación, en una de las pistas con procedimiento de aproximación directa, es superior a la distancia de aterrizaje requerida, además del margen que sea requerido. Se puede no requerir un aeródromo alternativo de destino si el explotador mitiga los riesgos de que la pista no esté disponible en el período previsto de utilización, con estrategias que pueden incluir:
  - i. Los mínimos de utilización del aeródromo sean establecidos como el segundo menor valor de mínimo referente a las ayudas de navegación disponibles y que pueden ser utilizadas para el vuelo. Si el aeródromo tiene una sola ayuda de navegación, los mínimos de utilización corresponderán a los mínimos visuales;
  - ii. Los mínimos de utilización del aeródromo tengan en cuenta otros fenómenos meteorológicos, en adición al techo de nubes y a la visibilidad, que puedan impactar un aterrizaje seguro. Estos fenómenos pueden incluir tormentas y viento que, teniendo en cuenta la dirección de aterrizaje, sean superiores a los límites operacionales del avión.
  - iii. El sistema de iluminación de la pista debe tener dos fuentes de energía distintas. Donde el sistema de iluminación es activado por el avión en vuelo, un medio alternativo de activación, basado en tierra, debe estar disponible. Si este medio alternativo en tierra implica un retardo adicional, la reserva de combustible del avión debe considerar este retardo;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- iv. El aeródromo debe tener procedimientos de descenso por instrumentos disponibles. Si el aeródromo no tiene procedimientos de aproximación por instrumentos, o si tiene solo un procedimiento de aproximación por instrumentos, un procedimiento de descenso visual, aprobado por la AEROCIVIL, puede ser aceptable;
  - v. El explotador proporciona combustible adicional de espera para hacer frente a un cierre a corto plazo de la pista disponible.
3. **Operaciones para aeródromos de destino con previsión de condiciones meteorológicas por debajo de mínimos visuales.** Se puede no requerir un aeródromo alternativo de destino si el explotador garantiza que no habrá aumento del riesgo operacional, debiendo haber dos medios independientes de realizar una aproximación de acuerdo con los siguientes criterios:
- i. Dos pistas estén disponibles, cada una con una aproximación por instrumentos operacional;
  - ii. Un ILS debe ser considerado como dos aproximaciones independientes si el avión tiene dos receptores ILS disponibles;
  - iii. Sistemas de aproximación GNSS pueden ser considerados como dos medios independientes sí que el avión está equipado y certificado con dos receptores;
  - iv. Si está así aprobado por el Estado, el explotador puede utilizar la capacidad GNSS en sustitución para una radioayuda en tierra siempre que la radioayuda esté en servicio en el momento de la aproximación y la aproximación se codifique en el FMS del avión.

*Nota: no es requerido que el auxilio esté en servicio.*

- v. Una aproximación GNSS con guía vertical puede ser considerada equivalente al ILS CAT I. En este caso, la aproximación GNSS no debe ser considerada como dos aproximaciones independientes, a menos que el avión esté equipado y certificado con dos receptores;
4. **Operaciones con capacidad CAT II o CAT III.** Se puede no requerir un aeródromo de alternativa de destino si el explotador garantiza que no habrá aumento del riesgo operacional, considerando los siguientes criterios:
- i. Las previsiones meteorológicas estén en o por encima de los mínimos de CAT I para el período previsto de utilización;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

- ii. El explotador, incluyendo los aviones y miembros de la tripulación, son certificados y autorizados para operaciones CAT II o CAT III, como aplicable;
  - iii. El aeródromo de destino tiene, como mínimo, un procedimiento CAT II o CAT III operacional
  - iv. El explotador establece un proceso para alertar la tripulación de mudanzas en la previsión meteorológica.
5. **Operaciones con punto de nueva planificación.** Cuando el explotador utiliza una política de punto de nueva planificación para un aeródromo de destino que tiene una pista con una aproximación directa en solamente uno de los umbrales (una aproximación en circuito para el otro umbral puede estar disponible) o que tiene una sola pista con aproximación directa en los dos umbrales, se puede no requerir un aeródromo de alternativa de destino si el explotador cumple con los requisitos específicos de nueva planificación, de acuerdo con el Apéndice 3 del Capítulo 5 del Doc. 9976, y considerando los siguientes criterios:
- i. **Mínimos meteorológicos.** El explotador debe garantizar que las previsiones meteorológicas para los aeródromos intermedios permitan, con razonable certeza, un aterrizaje seguro. No es apropiado depender de solamente una ayuda de navegación para el establecimiento de los mínimos de los aeródromos: si el Estado del explotador no establece los mínimos con base a dos ayudas de navegación, el explotador debe establecer los mínimos considerando una falla de una de estas ayudas. Si el aeródromo de destino tiene una pista con una aproximación directa en solamente uno de los umbrales (una aproximación encircuito para el otro umbral puede estar disponible) o tiene una sola pista con aproximación directa en los dos umbrales, los mínimos de utilización de aeródromo deben ser ajustados en, por lo menos, 120 m (400 ft) para el techo y 1.500 m para la visibilidad(u otros valores prescritos por el Estado).
  - ii. **Aeródromos intermedios del punto de nueva planificación.** El explotador debe establecer procedimientos que garanticen que los aeródromos intermedios estén disponibles en el período previsto de utilización. El explotador debe tener en cuenta la infraestructura del aeródromo (pistas de rodaje, plazas de aparcamiento, desembarque de pasajeros, servicios en tierra, etc) y debe llevar combustible suficiente para llegar a este aeródromo intermedio, el combustible de reserva final, el combustible adicional y el combustible discrecional, de acuerdo con la Sección 135.685 del RAC 135.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

6. El explotador debe establecer un proceso para clasificar aeródromos que sean adecuados para uso como aeródromos alternos de destino.

#### **7.5.2 MAC 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - Aviones**

(Ver Sección 135.685 (c) (1) del RAC 135)

- a. En el cálculo del combustible para el rodaje, debe tenerse en cuenta las condiciones del aeródromo de salida y el consumo de la Unidad de potencia auxiliar (APU).

#### **MAC 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - Aviones**

(Ver Sección 135.685 (c) (2) del RAC 135)

- a. En el cálculo del combustible para el trayecto a partir del despegue, debe incluirse:
  1. El combustible para el despegue y el ascenso desde la elevación del aeródromo hasta el nivel o la altitud inicial de crucero, teniendo en cuenta la ruta de salida prevista;
  2. El combustible utilizado desde el fin del ascenso (TOC) hasta el inicio del descenso (TOD), incluyendo cualquier ascenso o descenso escalonado;
  3. El combustible utilizado desde el inicio del descenso hasta el punto en que se inicia la aproximación, teniendo en cuenta el procedimiento de llegada previsto; y
  4. El combustible para la aproximación y el aterrizaje en el aeródromo de destino.
- b. En el cálculo del combustible para el trayecto a partir del punto de nueva planificación, debe incluirse:
  1. El combustible utilizado desde el punto de nueva planificación hasta el inicio del descenso (TOD), incluyendo cualquier ascenso o descenso escalonado;
  2. El combustible utilizado desde el inicio del descenso hasta el punto en que se inicia la aproximación, teniendo en cuenta el procedimiento de llegada previsto; y
  3. El combustible para la aproximación y el aterrizaje en el nuevo aeródromo de destino.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**MAC 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - aviones**

(Ver Sección 135.685 (c) (3) del RAC 135)

a. El explotador puede utilizar, para cálculo del combustible para contingencias, 5% del trayecto desde el punto de nueva planificación predeterminado hasta el aterrizaje si atiende a las siguientes condiciones:

1. Sea indicado en el despacho inicial:

- i. Un punto de nueva planificación predeterminado, a largo de la ruta; y
- ii. Un aeródromo intermedio donde el avión puede aterrizar en caso de necesidad y un aeródromo de alternativa para este aeródromo intermedio.

2. El combustible total sea la mayor de las cantidades establecidas como a seguir:

- i. La suma de:
  - a. El combustible para el rodaje, requerido por la sección 135.685 RAC 135;
  - b. El combustible para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo de destino, a través del punto de nueva planificación predeterminado;
  - c. 5% del combustible previsto para el trayecto desde el punto de nueva planificación predeterminado hasta el aeródromo de destino, pero en ningún caso inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1.500 ft) sobre el aeródromo de destino en condiciones normales;
  - d. El combustible para alterno de destino, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - e. El combustible de reserva final, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - f. El combustible adicional, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135; y
  - g. El combustible discrecional, requerido por la sección 135.685 del RAC 135.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

- ii. La suma de:
  - a. El combustible para el rodaje, como se requiere en la sección 135.685 del RAC 135;
  - b. El combustible para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo intermedio, a través del punto de nueva planificación predeterminado;
  - c. 5% del combustible previsto para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo intermedio, a través del punto de nueva planificación predeterminado, pero en ningún caso inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1.500 ft) sobre el aeródromo intermedio en condiciones normales;
  - d. El combustible para el alterno para el aeródromo intermedio, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - e. El combustible de reserva final, calculado de acuerdo con el Párrafo 135.685 del RAC 135, considerando el aeródromo alterno para el aeródromo intermedio;
  - f. El combustible adicional, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135, considerando el aeródromo alternativa para el aeródromo intermedio; y
  - g. El combustible discrecional, de acuerdo con la sección 135.685 RAC 135.
3. Cuando el aeródromo de destino es un aeródromo aislado, el punto de no retorno debe ser el punto de nueva planificación predeterminado.

**MEI 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - Aviones**

(Ver Sección 135.685 del RAC 135)

- a. Un ejemplo de requisito adicional que puede afectar la cantidad de combustible adicional que se necesita es el deterioro de la performance del avión, debido a equipos inoperativos previstos en la lista de equipo mínimo (MEL) o en la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL).

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

**MAC 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - Aviones**  
(Ver Sección 135.685 del RAC 135)

- a. En el cálculo del combustible para efectuar una aproximación frustrada, debe tenerse en cuenta el procedimiento de aproximación frustrada completo, desde la MDA/DH aplicable al aeródromo de destino hasta la altitud de aproximación frustrada.

**MAC 135.685 Suministro de combustible: Todas las operaciones - Todos los aviones**  
(Ver Sección 135.685 del RAC 135)

- a. La utilización de métodos basados en rendimiento para el cálculo de reservas de combustible debe ser aprobada por la AEROCIVIL, que debe tener en cuenta los siguientes factores:
1. La implantación completa de las cuatro fases del sistema de gestión de la seguridad operacional. El explotador debe presentar resultados de una evaluación de riesgos mediante la cual demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, incluyendo los factores de la sección 135.685 del RAC 135.
  2. La capacidad del explotador en establecer sus procesos de definición de criterios de rendimiento e indicadores, mediciones de los resultados, identificación y evaluación de peligros y riesgos de seguridad operacional y medidas de mitigación;
  3. La adecuada definición de criterios de rendimiento que atiendan al objetivo del requisito prescriptivo;
  4. Los procesos de medición de datos deben estar implantados antes de la aprobación de un criterio basado en rendimiento, de forma que se pueda comparar los datos de rendimiento después de la implantación de un criterio basado en rendimiento con los datos de rendimiento anteriores, de cuando se aplicaban los requisitos prescriptivos. Este proceso es necesario para que se pueda demostrar que se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente;
  5. El establecimiento de niveles de alerta y metas de mejoramiento continuo, para basar su monitoreo del proceso; y
  6. El proceso de investigación de los datos que resulten en niveles de alerta, identificación de peligros, control de riesgos y medidas de mitigación de riesgos.
- b. En adición, para aprobar la utilización de criterios basados en rendimiento,

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- c. la AEROCIVIL debe tener en cuenta su capacidad, en relación con conocimiento y experiencia en el monitoreo y aprobación de tales operaciones.
- d. Los requisitos prescriptivos de reservas de combustible tienen por objetivo garantizar que el avión llevará una cantidad de combustible suficiente para completar el vuelo con seguridad, permitiendo desviaciones de la ruta necesarias de acuerdo con las condiciones del vuelo. Sin embargo, los requisitos prescriptivos no consideran las restricciones de la infraestructura, la capacidad operacional y otros factores que afectan la reserva de combustible necesaria para completar un vuelo con seguridad. Los métodos basados en rendimiento buscan utilizar también estos criterios para garantizar un nivel de seguridad operacional equivalente al de los requisitos prescriptivos. En seguida son descritos tres métodos de cálculo de reserva de combustible, integrados con la planificación del vuelo, que pueden ser utilizados por los explotadores de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135.
- e. **Punto de nueva planificación.** El explotador puede seleccionar puntos de nueva planificación (puntos de decisión) a lo largo de la ruta, donde se va a evaluar las condiciones actualizadas (meteorología, aeronavegabilidad del avión, combustible, etc.) para decidir si el vuelo debe seguir al aeródromo de destino o desviar hacia un aeródromo de alternativa en ruta. Es un método utilizado para rutas de larga distancia, en que, por ejemplo, las imprecisiones de la previsión meteorológica del aeródromo de destino pueden ser reducidas con información actualizada a lo largo de la ruta. Los puntos de nueva planificación pueden ser dinámicos, siendo calculados por los pilotos durante el vuelo, de acuerdo con las informaciones actualizadas disponibles. La utilización de este método debe tener en cuenta los siguientes criterios:
1. El combustible total debe ser calculado como la suma de:
    - i. El combustible para el rodaje, como se requiere en la sección 135.685 del RAC 135;
    - ii. El combustible para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo de destino, a través del punto de nueva planificación, teniendo en cuenta las condiciones operacionales de la sección 135.685 del RAC 135;
    - iii. 5% del combustible previsto para el trayecto desde el último punto de nueva planificación hasta el aeródromo de destino, pero en ningún caso inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1.500 ft) sobre el aeródromo de destino en condiciones normales. Este

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

- combustible de contingencia puede ser limitado a un valor máximo;
- iv. El combustible para el alterno de destino, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - v. El combustible de reserva final, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - vi. El combustible adicional, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135; y
  - vii. El combustible discrecional, como se requiere requerido por el Párrafo 135.685 del RAC 135.
2. El explotador debe considerar los efectos de este método de planificación de vuelo en sus sistemas de gestión de combustible en vuelo, de seguimiento de vuelo y de vigilancia continuada de las condiciones de los aeródromos y en sus programas de instrucción para tripulantes de vuelo y despachadores;
  3. El explotador debe implantar un sistema de gestión de combustible en vuelo, de acuerdo con la Sección 135.687 del RAC 135, que considere la política de puntos de nueva planificación. Esta política debe establecer los procedimientos del piloto al mando antes de un punto de nueva planificación, incluyendo, como mínimo:
    - i. Obtener las últimas previsiones meteorológicas del aeródromo de destino, incluyendo techo de nubes, visibilidad y otros fenómenos meteorológicos (por ejemplo, tormentas o viento) que puedan afectar un aterrizaje seguro;
    - ii. Verificar si la cantidad de combustible a bordo del avión es suficiente para alcanzar el aeródromo de destino, incluyendo combustible para esperas (por meteorología o requerido por ATC). Si la cantidad no es suficiente, el piloto al mando debe desviarse para un aeródromo de alternativa en ruta;
    - iii. Verificar las condiciones de aeronavegabilidad del avión. Si hay algún defecto que pueda afectar la terminación segura del vuelo, el piloto al mando debe desviarse para un aeródromo de alternativa en ruta con mejores condiciones de aterrizaje que en el aeródromo de destino; y
    - iv. Verificar la información aplicable del aeródromo de destino, incluyendo NOTAMs, provistos por el explotador o por ATC;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

El explotador debe establecer procesos para la determinación de:

- v. los puntos de nueva planificación. Los puntos de nueva planificación deben ubicarse a lo largo de la ruta y especificarse en el plan operacional de vuelo. Si el explotador permite el cálculo de los puntos durante el vuelo, debe establecer métodos para esto y garantizar que los pilotos pueden determinar una ruta desde el punto de nueva planificación hasta el aeródromo de alternativa en ruta, de acuerdo con las reglas del ATC; y
  - vi. acciones después del último punto de nueva planificación. El explotador debe establecer políticas y procedimientos para situaciones en que las condiciones meteorológicas, la disponibilidad de ayudas para la navegación o de los equipos del avión se deterioren después de la decisión de seguir al aeródromo de destino. Si se detecta un aumento de riesgo a la seguridad operacional, el piloto al mando debe transmitir una declaración de urgencia (PAN, PAN, PAN), a pesar de que el avión aún puede aterrizar con una reserva de combustible mínima establecida.
4. El explotador debe establecer procesos de reporte, medición y análisis de datos, incluyendo:
- i. La identificación, análisis y mitigación de riesgos que puedan afectar la seguridad operacional;
  - ii. Un programa de control de consumo de combustible, para el monitoreo de las tasas de consumo real de cada avión. Los datos deben actualizar el cálculo de combustible previsto para los vuelos siguientes; y
  - iii. Proceso de análisis e investigación siempre que se ha declarado una urgencia por deterioración de las condiciones para un aterrizaje seguro después del último punto de nueva planificación, para determinar si la planificación del vuelo fue deficiente.
- f. **Punto de nueva planificación predeterminado.** El explotador puede seleccionar un punto de nueva planificación (punto de decisión) predeterminado a lo largo de la ruta, donde se va a evaluar si el combustible en el avión es suficiente para seguir al aeródromo de destino, considerando las condiciones actualizadas (meteorología, aeronavegabilidad del avión, etc), o se debe desviar al aeródromo de alternativa de destino. Es un método utilizado para cuando el aeródromo de alternativa de destino está ubicado antes del aeródromo de destino y es muy distante del aeródromo

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

de destino. A diferencia del método anterior, en este no se permite la utilización de puntos dinámicos, calculados en vuelo; así, ésta puede ser considerada una versión más prescriptiva del método de puntos de nueva planificación descrito anteriormente. La utilización de este método debe tener en cuenta los siguientes criterios:

1. El combustible total debe ser la mayor de las cantidades establecidas como siguen:
  - i. La suma de:
    - a. El combustible para el rodaje, como se requiere en la sección 135.685 del RAC 135;
    - b. El combustible para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo de destino, a través del punto de nueva planificación, teniendo en cuenta las condiciones operacionales de la sección 135.685 del RAC 135;
    - c. 5% del combustible previsto para el trayecto desde el punto de nueva planificación hasta el aeródromo de destino, pero en ningún caso inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1.500 ft) sobre el aeródromo de destino en condiciones normales;
    - d. El combustible adicional, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135; y
    - e. El combustible discrecional, como es requerido en la sección 135.685 del RAC 135.
  - ii. La suma de:
    - a. El combustible para el rodaje, como se requiere en la sección 135.685 del RAC 135;
    - b. El combustible para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo alternativo de destino, a través del punto de nueva planificación, teniendo en cuenta las condiciones operacionales de la sección 135.685 del RAC 135;
    - c. 5% del combustible previsto para el trayecto desde el aeródromo de despegue hasta el aeródromo alternativo de destino, pero en ningún caso inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1.500 ft) sobre el aeródromo de alternativa de destino en condiciones normales;

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- d. El combustible de reserva final, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135;
  - e. El combustible adicional, calculado de acuerdo con la sección 135.685 del RAC 135; y
  - f. El combustible discrecional, requerido por la sección 135.685 del RAC 135.
2. El explotador debe implantar un sistema de gestión de combustible en vuelo, de acuerdo con la Sección 135.687 del RAC 135, que considere la política de punto de nueva planificación predeterminado. Esta política debe establecer los procedimientos del piloto al mando antes de estos puntos. Cuando el aeródromo de destino es un aeródromo aislado, el punto de no retorno debe ser el punto de nueva planificación.
  3. Los criterios y procesos (incluyendo procesos de reporte, medición y análisis de datos) requeridos para el método de puntos de nueva planificación dinámicos, descrito anteriormente, excepto que estos criterios y procesos pueden ser más sencillos por la característica más prescriptiva del método de punto predeterminado.

### **7.5.3 MAC 135.685 Reservas de combustible: Todas las operaciones - Aviones**

(Ver Sección 135.685 del RAC 135)

- a. El programa de control del consumo de combustible es un proceso para comparar la performance real del avión con la performance prevista, con el objetivo de garantizar que el consumo real de combustible en un vuelo es igual al consumo planificado, dentro de un margen aceptable de desviación.
- b. En adición, este programa permite al explotador identificar aumentos en el consumo de combustible, que pueden ser resultado de un mal estado de mantenimiento del avión, su fuselaje, motor, etc.
- c. El programa debe considerar específicamente cada avión (cada matrícula). Los datos de un avión no deben ser directamente utilizados para otro avión.
- d. El método para obtener los datos debe considerar los vuelos comerciales del explotador. Este método debe ser aceptable por la AEROCIVIL. Si es posible, los datos deberían obtenerse automáticamente.
- e. El explotador debe considerar que la cantidad de datos analizados debe tener validez estadística, con medios para eliminar los datos que puedan comprometer la integridad del programa.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- f. El explotador debe verificar los datos del consumo de combustible y ajustar los cálculos de combustible previsto en la planificación del vuelo con base a los datos reales de consumo. Esta actualización de los parámetros para el cálculo de combustible debe realizarse periódicamente, como mínimo, cada mes. El explotador debe establecer en su programa los procedimientos de actualización.
- g. El explotador debe establecer un método para registro de los datos de consumo de combustible y de las variaciones aplicadas en la planificación de vuelo.
- h. El explotador debe establecer un método para identificar y monitorear tendencias en el consumo de combustible de cada avión y de toda su flota.
- i. El explotador debe establecer un método para identificar posibles causas para desviaciones en el consumo de un avión y un sistema de mitigación de estas variaciones.

#### **7.5.4 MAC 135.695 Mínimos de despegue, aproximación y aterrizaje según reglas IFR**

[\(Ver Sección 135.695 del RAC 135\)](#)

- a. El margen adecuado de seguridad operacional al que se refiere el Párrafo 135.695 del RAC 135 debe suministrarse adicionando, en la fase de planificación del vuelo, valores incrementados apropiados en los mínimos de utilización del aeródromo establecidos por el explotador. Así, resulta que el explotador debe establecer mínimos de planificación para cada aeródromo alterno, para asegurarse, con una certeza razonable, que estará en o por encima de los mínimos de utilización del aeródromo, en el período previsto de utilización. Ese margen de seguridad puede considerarse, por ejemplo, la posibilidad de un deterioro de las condiciones meteorológicas o de falla de instrumentos de navegación en vuelo.
- b. De acuerdo con el Párrafo 135.695 del RAC 135, los valores incrementados deben especificarse en cuanto a la altura de la base de las nubes y a la visibilidad. En caso de que no se utilicen uno de esos parámetros para establecer el mínimo de utilización del aeródromo, o en caso de que haya otros parámetros considerados (como altura de decisión (DA/DH) o alcance visual en la pista), deberían especificarse los valores incrementados para los parámetros utilizados.
- c. Los valores incrementados deben ser definidos por el explotador teniendo en cuenta los siguientes factores:

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

1. Tipos de procedimientos de aproximación disponibles;
2. Número de ayudas para la navegación en que se basan los procedimientos de aproximación;
3. Requisitos adicionales para designación de aeródromos alternos en operaciones con performance de navegación requerida (RNP); y
4. Para aeródromo alternativo de despegue, operaciones con un motor inoperativo.
5. Los valores incrementados pueden considerar la posibilidad de falla de equipos de navegación del avión o sistemas de navegación en tierra, estableciendo mínimos de planificación con un nivel por debajo del correspondiente al tipo de aproximación que se pretende utilizar:

Tipo de aproximación	Mínimos de planificación
Clase II o III	Categoría 1 (nota 1)
Categoría I	No precisión (notas 1 y 2)
No precisión	No precisión (notas 1 y 2) con un incremento de 200 pies/1.000 m
Aproximación en circuito	Aproximación en circuito
<i>Nota 1: RVR</i>	
<i>Nota 2: el techo de nubes deberá estar a una altura igual o superior de la MDH</i>	

#### **7.5.5MAC 135.687 Sistema de gestión de combustible en vuelo** (Ver Sección 135.687 del RAC 135)

- a. El explotador establecerá, en su manual de operaciones, procedimientos para garantizar que se efectúen verificaciones del combustible y gestión del combustible en vuelo de acuerdo con los siguientes criterios:
  1. **Verificación del combustible en vuelo.** El piloto al mando debe garantizar que el combustible se verifica a intervalos regulares. Los datos pertinentes deben registrarse y evaluarse para:
    - i. Comparar el consumo real con el consumo previsto;
    - ii. Comprobar que el combustible restante utilizable es suficiente para completar el vuelo; y
    - iii. Determinar la cantidad de combustible restante utilizable previsto al llegar al aeródromo de destino.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

## 2. Gestión del combustible en vuelo.

- i. El vuelo debe realizarse de forma que el combustible restante utilizable previsto al llegar al aeródromo de destino, teniendo en cuenta el tráfico y las condiciones operacionales en el aeródromo de destino y en el aeródromo de alternativa de destino (si aplicable), no sea inferior a:
  - a. El combustible alternativo requerido más el combustible de reserva final; o
  - b. El combustible de reserva final si no se requiere aeródromo alterno.
- ii. El piloto al mando debe, a partir de la verificación del combustible en vuelo, decidir si debe continuar el vuelo hasta el aeródromo de destino o desviarse, de modo que realice un aterrizaje seguro con al menos el combustible de reserva final.
- iii. El explotador debe establecer, en su manual de operaciones, las situaciones que pueden invalidar los cálculos de combustible y requerir nuevo análisis o ajustes, como cambios de ruta, altitud o velocidad. En adición, debe incluir las acciones del piloto al mando en estas situaciones, incluyendo orientaciones de cómo considerar estas situaciones en el cálculo del combustible discrecional, en la fase de planificación del vuelo, si es necesario para garantizar un margen de seguridad adecuada.
- iv. El explotador debe establecer, en su manual de operaciones, los procedimientos para el piloto al mando para:
  - a. Pedir al ATC información sobre demoras para garantizar un aterrizaje con, por lo menos, el combustible de reserva final (Párrafo 135.687 (b) (1));
  - b. Declarar COMBUSTIBLE MÍNIMO, cuando cambios en la autorización existente pueden resultar en una situación de emergencia (Párrafo 135.687 (b) (2)); y
  - c. Declarar MAYDAY MAYDAY MAYDAY COMBUSTIBLE, en caso de emergencia de combustible (Párrafo 135.687 (b) (3)).

### 7.5.6 MEI 135.700 Operación en condiciones de formación de hielo- Limitaciones operacionales

(Ver Sección 135.700 del RAC 135)

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

- a. Los procedimientos y políticas para el programa de deshielo y antihielo en tierra del explotador se encuentran en el Doc. 9640 – Manual de operaciones de hielo y antihielo para aeronaves en tierra, de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## 7.6 CAPÍTULO F – GESTIÓN DE LA FATIGA

### 7.6.1 MAC 135.910 Cumplimiento de los requisitos

(Ver Párrafos 135.910 (a) (1) y (b) (1) del RAC 135)

- a. Los valores máximos para el tiempo de vuelo y/o los períodos de servicio de vuelo y de períodos de servicio, y los valores mínimos para los períodos de descanso, que el explotador debe establecer, deben considerar los siguientes factores:
1. Principios y conocimientos científicos, incluyendo investigación de múltiples estudios y diferentes autores;
  2. Las necesidades fisiológicas del sueño y factores circadianos;
  3. El tipo de operación conducida por el explotador y por cada uno de sus miembros de la tripulación de vuelo y de cabina. En este sentido, si el explotador utiliza los sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) en diferentes tipos de operación (por ejemplo, operaciones de larga distancia y por separado en distancias cortas), deben identificarse los límites para cada tipo de operación;
  4. Experiencia operativa del explotador; y
  5. Características culturales del país o de la región de los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina.
- b. En adición, el explotador debe considerar su madurez en su implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional y su capacidad para la gestión adecuada del riesgo, y su historial del cumplimiento de los requisitos prescriptivos.
- c. Al establecer los valores máximos para el tiempo de vuelo y/o los períodos de servicio de vuelo y de períodos de servicio, y los valores mínimos para los períodos de descanso, deben abordarse tanto la fatiga transitoria (fatiga que se disipa por un sólo período suficiente de descanso o de sueño) y la fatiga acumulada (recuperación incompleta de la fatiga transitoria durante un período de tiempo). En este sentido, deberían establecerse las siguientes definiciones y limitaciones:

*Nota:* En el texto que sigue se utiliza el símbolo (\*) para indicar los valores que el explotador debe establecer. Los valores entre corchetes son valores ordinarios y deben ser considerados como valores sugeridos.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

1. El tiempo de vuelo es el tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo (“entre calzos”). El número máximo de horas de vuelo no puede exceder de:
  - i. (\*) Horas en cualquier período de servicio de vuelo;
  - ii. (\*) Horas en cualesquiera [7] días consecutivos o (\*) horas en cualesquiera [28] días consecutivos; y
  - iii. (\*) Horas en cualesquiera [365] días consecutivos.

*Nota: Estas limitaciones pueden calcularse, en forma alternativa, en semanas, meses o años. En tal caso, deberán especificarse otras limitaciones para un período de dos o tres meses.*

2. El período de servicio es el período que se inicia cuando el explotador exige que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio. Comprende todas las tareas desempeñadas a solicitud del explotador, incluyendo, por ejemplo, la preparación previa al vuelo; la realización del vuelo (sea o no de transporte aéreo comercial); las medidas después del vuelo; la instrucción impartida o recibida (aula, simulador de vuelo o avión); horario de oficina/tiempo de administración; viaje para incorporarse al puesto; y la espera (si es aplicable, en la medida en que pueda producir fatiga). Las horas de servicio no pueden exceder de:
  - i. (\*) Horas en cualesquiera [7] días consecutivos o en una semana; y
  - ii. (\*) Horas en cualesquiera [28] días consecutivos o en un mes civil.
3. El período de servicio de vuelo es el período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación. El período máximo de servicio de vuelo deberá ser de (\*) horas.
  - i. Esta limitación debería permitir una variación para tener en cuenta aspectos que pueden tener un impacto en la fatiga, como son el número de sectores planificados; la hora local a la que se inicia el servicio; el esquema de descanso y de sueño relativo al ritmo circadiano del miembro de la tripulación; la organización del tiempo de trabajo; y el aumento de la tripulación de vuelo.
  - ii. Las horas a las que la tripulación se presenta a trabajar deberían

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave: GCEP-1.0-22-035</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha de aprobación: 23/08/2022</b>

reflejar de modo realista el tiempo requerido para concluir las obligaciones previas al vuelo, relativas a la seguridad operacional y al servicio (si corresponde), y un margen normalizado de (\*) minutos que ha de añadirse al final del tiempo de vuelo para poder completar las verificaciones y los registros. Para fines de registro, la hora del informe previo al vuelo debería contarse como servicio y como servicio de vuelo, y el margen de tiempo después del vuelo como servicio.

- iii. El período máximo de servicios de vuelo para la tripulación de cabina puede ser mayor que el que se aplica a la tripulación de vuelo por la diferencia en la hora para presentarse en el lugar de iniciación del servicio que existe entre las tripulaciones de vuelo y de cabina.
  - iv. Los períodos de servicio de vuelo pueden prolongarse en circunstancias operacionales imprevistas por no más de (\*) horas, sólo a juicio del piloto al mando. Antes de tomar esta decisión, el piloto al mando deberá estar convencido de que todos los miembros de la tripulación que han de realizar operaciones en el avión se sienten capaces de ello.
4. El período de descanso es el período continuo y determinado de tiempo que sigue y/o precede al servicio, durante el cual los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina están libres de todo servicio. El período mínimo de descanso inmediatamente antes de comenzar un período de servicio de vuelo no puede ser menor que (\*) horas.
- i. Deberían introducirse arreglos para el descanso a fin de tomar en cuenta los efectos de atravesar los husos horarios y de las operaciones nocturnas.
  - ii. Deberían concederse períodos de reposo mayores en forma regular para evitar la fatiga acumulativa.
  - iii. Los períodos mínimos de reposo pueden reducirse en circunstancias operacionales imprevistas en no más de (\*) horas, sólo a juicio del piloto al mando.
  - iv. El tiempo de viaje de un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina en tránsito entre un lugar de descanso y el punto en el que se tiene que presentar a trabajar no se cuenta como servicio, incluso cuando se trata de un factor que contribuye a la fatiga. Un tiempo excesivo de viaje inmediatamente antes de comenzar un período de servicio de vuelo pudiera, por consiguiente, hacer que disminuya la capacidad del miembro de la tripulación de vuelo o de cabina de contrarrestar la fatiga producto del servicio y, por lo

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

tanto, deberá tenerse en cuenta al decidir en qué lugar deberá tomarse el descanso previo al vuelo.

## **7.7 CAPÍTULO G – CALIFICACIONES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN.**

### **7.7.1. MEI 135.1020 Verificaciones en línea**

(Ver Párrafo 135.1020 (a) del RAC 135)

- a. La verificación en línea tiene por objeto evaluar la habilidad de un piloto al mando para realizar una operación completa, incluyendo los procedimientos de pre-vuelo y de pos-vuelo y el uso del equipo del avión, y su habilidad para desempeñar sus tareas requeridas y asignadas en el manual de operaciones. La verificación en línea no tiene como objeto evaluar la habilidad de un piloto para volar una ruta en particular.
- b. La verificación en línea suministra información al explotador sobre la efectividad de sus métodos y políticas de instrucción, siendo un indicador importante para el desarrollo, mantenimiento y perfeccionamiento de sus estándares operacionales.

## **7.8 CAPÍTULO H – PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN**

### **7.8.1 MAC 135.1180 Instrucción de diferencias: Miembros de la tripulación y despachadores de vuelo.**

(Ver Sección 135.1180 (a) del RAC 135)

- a. Una instrucción de diferencias debe realizarse cuando un miembro de la tripulación o un despachador de vuelo:
  1. Maneje una variante de una aeronave del mismo tipo en que se esté ejerciendo funciones. Esta situación puede ocurrir, por ejemplo, cuando el explotador introduce una nueva variante de una aeronave en su flota o cuando fusiones entre explotadores o adquisiciones de otro explotador generan la necesidad de que se fusionen las flotas;
  2. Cuando haya cambios en los equipos o procedimientos en los tipos o variantes en que se esté ejerciendo funciones; y
  3. Cuando el explotador contrata un entrenamiento en un simulador o en una aeronave con equipos o instrumentos diferentes de la aeronave operada por el explotador.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

### **7.8.2 MAC 135.1180 Instrucción de diferencias: Miembros de la tripulación y despachadores de vuelo**

(Ver Párrafo 135.1180 del RAC 135)

- a. Una instrucción de diferencias puede ser realizada como una instrucción separada o ser incluida en la instrucción inicial, de transición, de promoción y en el entrenamiento periódico (instrucción de diferencias integrada).
  1. La inclusión de diferencias integrada puede ser utilizada cuando las diferencias de procedimientos y de sistemas entre las variantes del tipo de aeronave son menores y cuando no se requiere instrucción en vuelo. El explotador debe hacer un análisis de las diferencias entre las variantes de su flota y tenerlas en cuenta en el desarrollo de cada segmento de currículo.
  2. Una instrucción de diferencias en separado requiere que el explotador desarrolle una instrucción basada en una variante específica de la aeronave (variante de base) y, en separado, un currículo para cubrir las diferencias de cada variante. Se requiere instrucción por separado cuando se aplica instrucción en vuelo. Este método es ventajoso cuando el explotador utiliza numerosas variantes de un mismo tipo de aeronave.

## **7.9 CAPÍTULO I - LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE: AERONAVES**

### **7.9.1 MAC 135.1210 Generalidades**

(Ver Párrafo 135.1210 (b) del RAC 135)

- a. Si las condiciones de operación son diferentes de aquellas en que se basan los datos de performance, el explotador puede utilizar, para cumplimiento de los requisitos de este capítulo, una interpolación o un cálculo de los efectos de dichas diferencias en variables específicas, siempre que los resultados de esta interpolación o cálculo sean tan precisos como los resultados de pruebas directas.
- b. Si el manual de vuelo del avión expresamente prohíbe la interpolación u otra forma de cálculo sobre los datos publicados, el explotador no puede realizar interpolaciones ni cálculos.
- c. El explotador no puede extrapolar los datos, ni utilizar cálculos que consideren condiciones de operación fuera del límite operacional del avión.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

### 7.9.2 MEI 135.1210 Generalidades

(Ver Párrafo 135.1210 (d) del RAC 135)

- a. La operación en pistas contaminadas con agua, aguanieve (*slush*), nieve o hielo implica incertidumbre con respecto a la fricción de la pista y la resistencia de los contaminantes y, por tanto, de la performance y control de la aeronave que se pueden conseguir durante el despegue, puesto que las condiciones reales pueden no ser completamente iguales a las hipótesis en las que están basadas la performance. En el caso de una pista contaminada, la primera opción del piloto al mando es esperar que se limpie la pista. Si esto no es posible, puede pensar en un despegue, siempre que haya realizado los ajustes de performance aplicables, así como cualquier medida adicional de seguridad que crea justificable para las condiciones imperantes.

### 7.9.3 MAC 135.1210 Generalidades

(Ver Párrafo 135.1210 (d) del RAC 135)

- a. Si los datos de performance se han determinado en base a medidas del coeficiente de fricción de la pista, el explotador debe utilizar un procedimiento que correlacione el coeficiente de fricción medido de la pista y el coeficiente efectivo de frenado del tipo del avión para el margen de velocidades requerido en las condiciones existentes de la pista.

### 7.9.4 MAC 135.1225 Aviones de categoría transporte propulsados por motores recíprocos – Limitaciones de despegue

(Ver Párrafo 135.1225 (a) (2) del RAC 135)

- a. Si la falla de motor exige un desvío de la ruta de salida con todos los motores operativos, o salida normal SID, se debe identificar un “punto de desviación” como aquel en el que la ruta con un motor inoperativo se desvía de la ruta de salida normal. Normalmente debería estar disponible el franqueamiento de obstáculos adecuado a lo largo de la salida normal con falla del motor crítico en el punto de desviación. Sin embargo, en ciertas situaciones el franqueamiento del obstáculo a lo largo de la ruta de la salida normalmente podría ser marginal y debería verificarse para garantizar que, en caso de falla de un motor después del punto de desviación, el vuelo puede seguir con seguridad a lo largo de la salida normal.

### 7.9.5 MAC 135.1225 Aviones de categoría transporte propulsados por motores recíprocos-Limitaciones de despegue –

(Ver Párrafo 135.1225 (d) del RAC 135)

(Ver Párrafo 135.1225 (e) del RAC 135)

- a. El manual de vuelo del avión proporciona normalmente una reducción de la gradiente de subida para una inclinación lateral de 15°. Para inclinaciones

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	Clave: GCEP-1.0-22-035	Versión: 01	Fecha de aprobación: 23/08/2022

menores que 15°, debe aplicarse una cantidad proporcional, a no ser que el fabricante o el manual de vuelo del avión proporcionen otros datos.

**7.9.6 MAC 135.1245 Aviones propulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje en aeródromos de destino pista seca.**

**MAC 135.1280 Aviones propulsados por motores a turbina: Limitaciones de aterrizaje en aeródromos de destino pista seca.**

[\(Ver Párrafo 135.1245 \(b\) del RAC 135\)](#)

[\(Ver Párrafo 135.1280 \(c\) del RAC 135\)](#)

- a. Para las aproximaciones por instrumentos con un gradiente de aproximación frustrada superior al 2,5 %, el explotador debe verificar que la masa de aterrizaje prevista del avión permite una aproximación frustrada con un gradiente de ascenso igual o superior al gradiente de aproximación frustrada aplicable a la configuración y velocidad de aproximación frustrada con un motor inoperativo (véanse los requisitos aplicables a la certificación de las grandes aeronaves).
- b. Para las aproximaciones por instrumentos con altura de decisión por debajo de 200 pies, el explotador debe verificar que la masa de aterrizaje prevista del avión permite un gradiente de ascenso de aproximación frustrada de al menos 2,5 %, con el motor crítico inoperativo, y la velocidad y configuración que se emplean para un motor en vuelo, o el gradiente publicado, cualquier sea mayor.
  1. Ese gradiente de aproximación frustrada puede no ser alcanzado por todos los aviones cuando operan en, o cerca de, el peso máximo certificado de aterrizaje y en condiciones de motor inoperativo. Los explotadores de estos aviones deberían considerar, para la aproximación frustrada, las limitaciones de peso (masa), altitud, temperatura y viento. Como alternativa, puede incrementarse la altura de decisión y/o establecerse un procedimiento de contingencia que proporcione una ruta segura para evitar los obstáculos.

**MEI 135.1245 Aviones propulsados por motores recíprocos: Limitaciones de aterrizaje en aeródromos de destino en pista seca.**

**MEI 135.1280 Aviones propulsados por motores a turbina: Limitaciones de aterrizaje en aeródromos de destino en pista seca.**

[\(Ver Párrafo 135.1245 \(b\) del RAC 135\)](#)

[\(Ver Párrafo 135.1280 \(c\) del RAC 135\)](#)

- a. Los Párrafos 135.1245 (b) y 135.1280 (c) establecen dos consideraciones

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CIRCULAR INFORMATIVA</b>		
	<b>MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIALES EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL RAC 135</b>		
	<b>Clave:</b> GCEP-1.0-22-035	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha de aprobación:</b> 23/08/2022

para determinar el peso máximo de aterrizaje permisible en los aeródromos de destino. El despacho debe basarse en el menor peso (masa) resultado de las siguientes consideraciones:

1. Primero, el peso del avión será tal que a la llegada pueda aterrizar en el 60% o 70% (según el caso) de la distancia de aterrizaje disponible en la pista más favorable (normalmente la más larga) con aire en calma. Independientemente de las condiciones del viento, no se podrá exceder el peso máximo de aterrizaje para el avión en un aeródromo determinado.
2. Segundo, se deben tener en cuenta las condiciones y circunstancias esperadas. El viento esperado en el tiempo previsto de utilización, los procedimientos ATC y el procedimiento de atenuación de ruido pueden aconsejar la utilización de otra pista.

**8. VIGENCIA:**

La presente circular GCEP-1.0-22-035 entra en vigor a partir de su publicación y se recomienda seguir las indicaciones aquí estipuladas.

**9. CONTACTO PARA MÁS INFORMACIÓN:**

Para cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular Informativa, dirigirse al Coordinador del Grupo de Inspección de Operaciones de la Secretaría de Autoridad de la Aviación de la AEROCIVIL. Tel. (57-1) 2962460

Correos: samuel.roiter@aerocivil.gov.co

  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
 Secretario de Autoridad Aeronáutica

Proyectó: Cap. Luis Eduardo Caicedo/Inspector de Seguridad Operacional

Revisó: Cap. Carlos Andrés Rueda / Director de Autoridad a los Servicios Aéreos.  
 Cap. Samuel Roiter / Coordinador Grupo Inspección de Operaciones

