



# **CIRCULAR DE ASESORAMIENTO**

CA: 21.H-1

FECHA: MAYO 1997

INICIADOS POR: DIA/IACC

TEMA: **CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES CIVILES.**

1. PROPOSITO:

Esta Circular de Asesoramiento (CA) provee la información de los procedimientos a seguir en la tramitación de documentos para la obtención del otorgamiento o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad (CdeA).

2. PARTES DEL REGLAMENTO NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD (RNA) Y MATERIAL DE REFERENCIA:

RNA Parte 91, 121, 135

VMA-16 Certificado de Aeronavegabilidad

CA-21-23<sup>a</sup> de Noviembre/94 DNA.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS Y ABREVIATURAS:

CdeA : Certificado de Aeronavegabilidad

CA (AC): Circular de Aviso (Advisory Circular)

CVR : Registrador de Voces de Cabina (Cockpit Voice Recorder)

DA (AD): Directiva de Aeronavegabilidad (Airworthiness Directive)

FDR : Registrador de Datos de Vuelo (Flight Data Recorder)

MTOW : Peso Máximo de Despegue (Maximum Take Off Weight)

NDI/NDT: Inspección No Destructiva (Non Destructive Inspection)/(Non Destructive Test)

RNA: Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad.

TBO: Tiempo entre Reparación (Time Between Overhaul)

4. AUTORIDAD:

- a) La Resolución No. 100 "Reglamento para la Realización de los vuelos de la Aviación Civil de la República de Cuba" del 9 de noviembre de 1981 , vigente, en su capítulo 3 Página 13, Epígrafe 3.1.6. establece: Está Prohibido todo vuelo en el espacio aéreo nacional, de cualquier aeronave civil que no porte el Certificado de Aeronavegabilidad y el Certificado de Matrícula, así como la que no ostente los signos distintivos de Nacionalidad y Matrícula.
- b) RNA Subparte H, página 17/18 en su Epígrafe 21.200 Requisitos Generales, establece: a) Cada aeronave de matrícula civil que sobrevuele territorio cubano deberá mantener a bordo su Certificado de Aeronavegabilidad vigente; (f) El Director no extenderá un Certificado de Aeronavegabilidad para las aeronaves que no posean un Certificado de Matrícula vigente.

5. VIGENCIA:

A partir del 2 de junio de 1997.

Ing. Alfredo Castro Amechazurra  
Jefe División de Ingeniería DIA  
IACC

Aprobado:

Ing. Amílcar Silveira Carrazana  
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad  
IACC

**INDICE DE CONTENIDOS:**

## Generalidades

Sección I. De la Solicitud

Sección II. De la presentación de documentos

a) Para el otorgamiento

b) Para la Renovación

Sección III. De los Requisitos

Sección IV. De la Convalidación

Sección V. Período de Validez

Sección VI. Permisos Especiales de Vuelo

Sección VII. De la Invalidación

Sección VIII. De la Inspección

Sección IX. Aclaraciones

Sección X. Instrucciones sobre el llenado de  
los modelos SIA-14, SIA-15 y SIA-15A.

ANEXO A: Modelo SIA-14(3 hojas)

ANEXO B: Modelo SIA-15(1 hoja)

ANEXO C: Modelo SIA-15A.(1 hoja)

El Certificado de Aeronavegabilidad (CdeA) es el documento oficial que otorga la Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba, de acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional, mediante el cual se garantiza que toda aeronave civil de nacionalidad cubana, en posesión del mismo, cumple con las normas de aeronavegabilidad establecidas por el Estado cubano, por el Diseñador y/o Constructor y sus Estados respectivos. Que no ha sufrido modificaciones o alteraciones que cambien su diseño básico, así como lo establecido en él o los Certificados de Tipo Suplementarios y óptimas características de vuelo.

Que toda su documentación se encuentra en orden, actualizada y debidamente legalizada.

El Certificado de Aeronavegabilidad (CdeA), luego de la inspección correspondiente, que resultare en la aprobación de su aeronavegabilidad, se le otorga a una aeronave desde el comienzo de su puesta en explotación y se renueva periódicamente con igual proceso, durante el transcurso de la misma; siempre que el explotador o propietario cumpla con los requisitos establecidos para la aeronave por el Diseñador y/o Constructor y/o la Autoridad Aeronáutica correspondientemente.

El CdeA podrá ser suspendido temporalmente, cancelado, anulado o prorrogado por el Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad.

Cuando en esta circular se cita a la Autoridad Aeronáutica, se refiere a la persona o dependencia en que ésta ha delegado el ejercicio de sus funciones, de competencia en materia de Aeronavegabilidad.

## **SECCION I:**

### **DE LA SOLICITUD:**

- I.1 El explotador o propietario deberá solicitar por escrito a la Autoridad Aeronáutica el otorgamiento (1ra. vez) o la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad, debiendo a estos efectos relacionar los siguientes datos:
- a) Nombre, apellidos, dirección (domicilio) e identidad de la persona y/o razón social (nombre) de la empresa o entidad que solicita el otorgamiento o renovación del CdeA.
  - b) Marca, modelo, tipo número de serie, país de diseño, país constructor, fecha de fabricación de la aeronave y matrícula del país donde estaba registrada la aeronave (esto último cuando proceda).
  - c) Masa (peso) en vacío, masa (peso) máximo de despegue y masa (peso) máximo de aterrizaje, expresado en

kilogramos o en la Unidad empleada por el fabricante en sus manuales.

- d) Capacidad de combustible expresado en unidades de volumen (litros) y de masa (kg); pudiendo hacerlo en las unidades empleadas por el diseñador y/o constructor en sus Manuales.
- e) Marca, modelo, tipo, número(s) de serie(s) del motor(es) su empuje o potencia (según sea aplicable).
- f) Cantidad mínima de tripulantes requeridos para operar con seguridad la aeronave.
- g) Cantidad máxima de pasajeros.
- h) Categoría o tipo de trabajo en que se utilizará la aeronave.
- i) Limitaciones de operación, si las hubiere.

A los efectos del otorgamiento (1ra. vez) del CdeA, se consignará la totalidad de los epígrafes señalados.

En los casos de renovación del CdeA, solamente se informarán los epígrafes a), b) y c); y cualquiera otro de los expresados anteriormente, que haya(n) tenido o sea(n) susceptible(s) de cambio(s) con respecto a la información presentada en la tramitación del CdeA anterior.

La solicitud de renovación se hará como mínimo, con 10 días de anticipación al vencimiento del CdeA vigente.

I.2 El explotador o propietario de la aeronave deberá presentar el recibo del pago del arancel correspondiente conjuntamente con la solicitud y demás documentos ante la Autoridad Aeronáutica, sin cuyo requisito de abono, no se realizará la tramitación del CdeA que solicita.

I.3 Para otorgar el CdeA a una aeronave en el caso de explotadores o propietarios de nacionalidad extranjera, registrados y/o reconocidos por los organismos e instituciones oficiales del país, radicados o con representación en el territorio nacional, es requisito indispensable que la misma esté previamente inscrita en el Registro de Aeronaves de la República de Cuba. Se exceptúa de lo anterior, los casos de convalidación.

## **SECCION II:**

### **DE LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS:**

II.1 En los casos de solicitud de otorgamiento del CdeA (1ra. vez), o de la renovación del mismo, el explotador o propietario de la aeronave presentará ante la Autoridad Aeronáutica, los documentos que se expresan en los listados(A) para el otorgamiento, o (B) para la Renovación, según sea la solicitud; los indicados en el RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad), Parte 21, Subparte H, según les sea aplicable, u otros que la Autoridad Aeronáutica considere necesarios.

**A. PARA EL OTORGAMIENTO:**

**APLICABLE A AERONAVES NUEVAS Y USADAS DE MODELOS QUE INGRESAN AL PAIS POR PRIMERA VEZ.**

1. Carta de solicitud consignando los detalles especificados en I.
2. Recibo del pago del impuesto correspondiente, según se establece en I.2.
3. Constancia de la inscripción de la aeronave en el Registro de Aeronaves de la República de Cuba.
4. Copia del Certificado de Tipo y del Certificado de Tipo suplementario (esto cuando sea aplicable).
5. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para exportación del país donde estaba registrada la aeronave.
6. Copia del Manual de descripción y características técnicas de la aeronave.
7. Copia del Manual de descripción y características técnicas del motor(es) de la aeronave, de la(s) hélice(s) y APU (Planta Auxiliar), esta última si la posee.
8. Listado de modificaciones introducidas al Diseño Tipo .
9. Formularios (libros) de: planeador, motor(es) y hélice(s). De esta(s) si está provisto de este agregado.
10. Copia del acta de pesaje y determinación en vacío del C.G. de la aeronave.

11. Copia del acta de prueba de hermeticidad del fuselaje, si la aeronave es presurizada.
12. Copia del acta de compensación de la brújula, la giro y radio compensación.
13. Copia del acta de compensación de combustible.
14. Copia del Manual de Vuelo (Flight Manual).
15. Lista Maestra de Equipamiento Mínimo (MMEL = Master Minimum Equip. List).
16. Lista de Equipamiento Mínimo (MEL = Minimum Equip. List).
17. Listado de Equipos Instalados.
18. Copia del Reglamento de los Servicios de Mantenimiento Técnico. Formas de Servicio de la aeronave, motor(es), y hélice (s), según el programa de mantenimiento del fabricante.  
En el caso de aeronaves usadas, el programa de mantenimiento de la aeronave, motor(es) y hélices) del último dueño o explotador, aprobado por la Autoridad Aeronáutica del país donde estaba registrada la aeronave.  
Un nuevo programa de mantenimiento por el nuevo dueño o explotador deberá estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba.
19. Relación de Partes y Componentes Críticos con Vida de Servicio Limitada que comprende el TBO (Time Between Overhaul = Tiempo entre Reparación); y el establecido por el TSO (Technical Standard Order = Orden Técnica), en base a los recursos de explotación establecidos por el fabricante.
20. Relación de las Directivas de Aeronavegabilidad (Airworthiness Directives) "AD's" y de los Boletines aplicados a la aeronave en su conjunto: Planeador, motor(es) y hélice(s).  
En la relación se consignarán las Directivas separadas de los boletines, indicando en cada caso las fechas de su cumplimiento y de vencimiento.  
En los casos de aplicabilidad repetitiva, señalar con "R" indicando la fecha del último, y del próximo cumplimiento.
21. En caso de tratarse de un nuevo tipo de aeronave que se importa al país, se requiere adicionalmente lo siguiente:
  - a) Catálogo de partes.

- b) Manual de reparaciones.
- c) Manual de inspecciones.
- d) Manual de servicios.

22. A la documentación anteriormente expresada se adjuntarán los modelos SI-14 y SIA-15 de conformidad con el apartado VIII.14 de esta CA (AC).

### **B) PARA LA RENOVACIÓN:**

#### **APLICABLE A AERONAVES DE MODELOS EXISTENTES EN EL PAÍS.**

La renovación del CdeA requiere la presentación de los documentos siguientes:

1. Carta de solicitud de renovación del CdeA de la aeronave según I.1.
2. Recibo del pago del impuesto correspondiente.
3. Modelo SIA-14 "Reporte de Inspección de Aeronave".
4. Modelo SIA-15 "Resumen de estado técnico de la aeronave".
5. Modelo SIA-15 A "Cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (AD's) y Boletines"; aplicados al planeador, motor(es) y hélice(s) indicando en cada caso la fecha de su cumplimiento y vencimiento. En los casos de aplicabilidad repetitiva, señalar con ( R ) indicando la fecha del último y del próximo cumplimiento.
6. Listado de Modificaciones, Alteraciones, Alteraciones Mayores, Reparaciones realizadas luego de un incidente grave o accidente en la aeronave, (motor(es) y hélice(s) conforme a la Parte 43 del RNA, Apéndices "A" y "B", consignando la fecha de la inspección aprobatoria de su retorno a la explotación. Aplicable en el período comprendido desde la fecha de expedición del CdeA de que está provista la aeronave y la fecha de solicitud de la renovación actual.
7. Relación de las Prolongaciones (cuando proceda dado el tipo de aeronave), aplicados a la aeronave, sus componentes y/o agregados, expresando sus fechas de cumplimiento y de vencimiento; en el período comprendido entre la fecha de expedición del CdeA de

que está provista la aeronave, y la fecha de solicitud de la renovación actual.

8. Copia de la última acta de pesaje; si se realizó en el período comprendido entre la fecha de expedición del CdeA de que está provista la aeronave y la fecha de solicitud de la renovación actual.
9. Expresar el o los motores (No. de serie y posición), incluyendo la PAF (Planta Auxiliar de Fuerza; APU) en explotación por estado técnico.

EN LOS CASOS DE RENOVACIÓN DEL CdeA DE AERONAVES SALIDAS DE REPARACIÓN CAPITAL (RECORRIDA GENERAL) O FORMA D, PRESENTAR ADICIONALMENTE:

Acta suscrita por el Jefe Técnico de la Empresa o entidad solicitante, o por la empresa o entidad que acometió estos trabajos, haciendo constar la realización de los mismos e igualmente los recursos de explotación otorgados por esta, en horas, ciclos, aterrizajes, tiempo calendario, etc.

**SECCION III:**

**DE LOS REQUISITOS:**

III.1 El otorgamiento, renovación o convalidación del CdeA conlleva la correspondiente inspección técnica y documental de la aeronave, el vuelo de prueba (siendo éste a opción de la Comisión de Inspección; del inspector; o del funcionario de la Autoridad Aeronáutica); u otros métodos que la Autoridad Aeronáutica estime necesarios a fin de comprobar que la aeronave cumple con los requisitos que se indican a continuación , expresados con mayor amplitud en el RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad) correspondientemente en las Partes, Subpartes y Apéndices del mismo, que le atañen, como sigue:

- a) Capacidad para operar con facilidad y seguridad dentro de las especificaciones de la aeronave y de la categoría en que está comprendida la misma.
- b) Estar provista de todos los registros y accesos para revisiones y mantenimiento según el esquema original o suplementario del Diseñador y/o Constructor.
- c) La aeronave, su(s) motor(es), hélice(s) y agregados, deberán contar con el recurso técnico establecido(s) para su explotación.
- d) Los trenes de aterrizaje y su conjunto de llantas, gomas y frenos deben estar en buenas condiciones y funcionar correctamente.
- e) Todos los instrumentos de vuelo y navegación, de indicación de los parámetros del grupo motor o motores y de los sistemas de a bordo cumplirán con lo establecido en el RNA Parte 43 Apéndice E y F; Parte 91 Subparte C; Parte 91 Apéndice A; 91.411 y 91.413; Parte 121 Subpartes J y K; Parte 135 Subparte C y Apéndice A. Según le sea aplicable.

Serán fácilmente visibles a los miembros de la tripulación, contar con la iluminación adecuada y funcionar correctamente.

Aunque no se prevee como limitante, los instrumentos contarán de ser posible con las marcas necesarias indicativas de los límites de operación.

- f) Todos los sistemas accionados por energía eléctrica, así como sus indicadores serán comprobados bajo carga y funcionarán correctamente.
- g) El sistema hidráulico, neumático y sus indicadores, serán comprobados bajo carga y funcionarán correctamente.
- h) Los cinturones y arneses de hombro de seguridad, en su conjunto de anclaje, mecanismos de restricción y sus

fajas serán de la clase y uso aeronáutico, y estarán en correspondencia con el diseño para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases en que fué certificada la aeronave y cumplirán lo establecido en el RNA Parte 91, Subparte F; Parte 121, Subparte K y Parte 135 Subparte B. Según le sea aplicable.

- i) El grupo motor(es) será(n) comprobado(s) en su funcionamiento. En aquellas aeronaves que no dispongan en sus instrumentos, los límites de operación, los mismos serán previamente informados a la Autoridad Aeronáutica a fin que esta pueda verificar su correcto funcionamiento.
- j) Las luces de posición, carreteo, aterrizaje, anticolidión y los dispositivos de iluminación exterior e interior deben estar en buen estado y funcionar correctamente. Parte 91, Subparte C; Parte 121 Subparte K y Parte 135 Subparte C, según le sea aplicable.
- k) Los medios, equipos y/o dispositivos de emergencia y contraincendios serán de la clase y uso aeronáutico y cumplirán lo establecido en el RNA de acuerdo a la Parte 91 Subparte F; Parte 121 Subpartes J y K y Parte 135 Subparte C. Según le sea aplicable.
- l) Contar con equipo de primeros auxilios y equipo médico de emergencia, según se especifica en la Parte 91, Subparte F; Parte 121 Apéndice A; y Parte 135 Subparte C del RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad), como le sea aplicable.
- m) Los letreros de las salidas de emergencia estarán debidamente señalizados interior y exteriormente y serán fácilmente visibles las instrucciones de su apertura, como le sea aplicable, según se estipula en la Parte 91, Subparte G; Parte 121 Subparte K y Parte 135 Subparte C del RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad).
- n) Tener pintadas exteriormente, de manera visible, las marcas de vulneración, así como los letreros y señales indicativas.
- o) Provisión de oxígeno suplementario para los puestos de pilotaje de la cabina de mando y de los pasajeros, según le sea aplicable, de conformidad con la Parte 91, Subparte C; Parte 121 Subparte K y Parte 135 Subparte B del RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad).

- p) Ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula, según se especifica en el RNA Parte 45 y Anexo 7 de la OACI.
- q) Funcionamiento correcto de los equipos de radio y electrónicos (aviónica) de a bordo, según le sea aplicable de conformidad con el RNA Parte 43, Apéndices E y F; Parte 91, 91.411 y 91.413; Parte 121 Subparte K y parte 135 Subparte C.

III.2 Las instalaciones y/o dispositivos duplicados de los diferentes sistemas de a bordo garantizarán la efectividad de operación de sus sistemas normales, e igualmente con respecto a los de emergencia que suplirán el funcionamiento de los primeros en caso de fallo, en correspondencia con el diseño bajo las bases de Certificación de la aeronave y de conformidad con lo que establece el RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad), como le sea aplicable con las partes que corresponda: Parte 91 Subpartes B, C y F. Parte 121 Subparte J, Requerimientos Especiales de Aeronavegabilidad, Subparte K, Requerimientos de Equipos e Instrumentos. Parte 135 Subparte C Aeronaves y equipos.

III.3 Las grandes aeronaves comerciales y las de transporte (cuando les sea aplicable), estarán provistas de los Registradores de Vuelo (FDR), según se establece en el RNA: Parte 91, Subparte G 91.609, Parte 121, Sección 121.343, Parte 135 Subparte C 135.152 y de los Registradores de voces de Cabina (CVR) según se establece en el RNA; Parte 91, Subparte G 91.609, Parte 121 Sección 121.359 y Parte 135 Subparte C 135.151.

III.4 El otorgamiento o renovación del CdeA, será realizado después de comprobarse mediante la inspección correspondiente que la aeronave está aeronavegable y cumple con lo establecido en el RNA (Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad), en las Partes, Subpartes y Apéndices que le atañen, y los requisitos de este documento.

III.5 El CdeA no se otorgará o renovará a ninguna aeronave que alcance el término de vencimiento de su vida útil en horas de explotación, calendario y/o aterrizajes, o el tiempo señalado por el Diseñador y/o Constructor entre las Reparaciones Mayores o Revisiones Mayores (TBO) a menos que se hayan efectuado y/o aplicado en la misma:

- a) Trabajos dispuestos por el Diseñador o Constructor conducentes a la restitución de sus condiciones de aeronavegabilidad.

b) Documento expedido por la Autoridad Aeronáutica autorizando la ampliación o prolongación del recurso por cualesquiera de los conceptos expresados anteriormente como aval del cumplimiento de los trabajos dispuestos por el Diseñador y/o Constructor y/u otros indicados por la Autoridad Aeronáutica que incluirá obligatoriamente en todos los casos, chequeos no destructivos (NDI/NDT), en la aeronave, motores, agregados y/o sistemas, según corresponda.

III.6 La renovación del CdeA podrá adelantarse antes de la fecha de vencimiento del certificado vigente a solicitud del explotador o propietario cuando existan razones justificadas para ello, debiendo cumplir lo establecido en II.4 (B).

## SECCION IV:

### DE LA CONVALIDACIÓN:

- IV.1 Cuando sea necesario convalidar los CdeA expedidos por otros Estados contratantes de la OACI, la convalidación se efectuará mediante el documento de autorización expedido por la Autoridad Aeronáutica, que se acompañará al CdeA de que está provista la aeronave.
- IV.2 El período de validez de la autorización será el mismo del CdeA de que está provista la aeronave; siempre que la misma mantenga satisfactoriamente sus condiciones de aeronavegabilidad.
- IV.3 En el caso de una aeronave matriculada en otro Estado cuyo CdeA alcance su vencimiento en el territorio nacional, la aeronave **NO PODRÁ** ser utilizada para la realización de vuelos, hasta que la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula proceda a la inspección de la misma, y le expida la renovación de su certificado de Aeronavegabilidad.
- IV.4 La autorización podrá renovarse siempre que se renueve el CdeA por el Estado de matrícula de la aeronave.

## SECCION V:

### PERIODO DE VALIDEZ:

- V.1 El CdeA tiene vigencia por el período de tiempo de DOCE (12) MESES contando desde el mes en que se expide, hasta el último día del duodécimo mes desde su expedición; excepto en los casos de limitaciones; o que por circunstancias especiales la Autoridad Aeronáutica estime que deba ser menor.
- V.2 Toda aeronave en posesión del CdeA no podrá ser explotada más allá de la fecha consignada en la vigencia del Certificado, quedando automáticamente desautorizada para efectuar vuelos cuando arribe a la misma; estando obligado el explotador o propietario a retirarla de la explotación, hasta tanto le sea expedido el nuevo certificado, según se establece en el RNA, parte 21, Subparte H, Sección 21.200.
- V.3 El otorgamiento y renovación de los CdeA mencionados en el inicio de este documento son los referidos a los CdeA Standard, los que son transferibles con la aeronave.

Los correspondientes a las aeronaves de Categoría Experimental, Limitada Especial, u otros de características similares, no son transferibles con la aeronave.

## **SECCION VI:**

### **PERMISOS ESPECIALES DE VUELO:**

VI.1 Un Permiso Especial de Vuelo puede ser emitido para una aeronave que no puede cumplir con la totalidad de los Requisitos de Aeronavegabilidad aplicables, pero capaz de realizar operaciones de vuelo con seguridad con el propósito de:

a) Traslado de la aeronave hasta un lugar donde se le realizará el mantenimiento, reparación, alteración o estacionamiento prolongado;

b) Entrega o exportación de aeronave;

c) Vuelos de prueba para aeronaves nuevas en producción;

d) Demostraciones de vuelo a clientes en aeronaves de nueva producción que hayan completado satisfactoriamente sus vuelos de prueba de producción.

e) Evacuación de la aeronave desde áreas con inminentes amenazas de daños;

f) Para aeronaves que excedan su peso máximo de despegue (MTOW) autorizado para un vuelo que exceda su autonomía normal, sobre el agua o áreas terrestres sin las adecuadas facilidades de aterrizaje o abastecimiento de combustible.

Este exceso de peso comprende los contenedores de combustible, el combustible, los equipos de navegación y otros, necesarios para el vuelo.

El período de validez del Permiso Especial de Vuelo estará en dependencia a las circunstancias y condiciones en específico de operación.

g) Vuelos para la comprobación del estado general de aeronavegabilidad de la aeronave; pruebas de motores, sistemas, mandos, etc.

h) U otras circunstancias que apruebe el Director.

VI.2 La solicitud de un Permiso Especial de Vuelo, someterá una declaración del explotador o propietario de la aeronave, expresando en ella todos los epígrafes

prescritos en (a) y (b) de la Parte 21, 21.199 del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad.

## **SECCION VII:**

### **DE LA INVALIDACIÓN:**

VII.1 Las causas que invalidan el CdeA de cualquier aeronave civil inscrita en el Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Cuba, e igualmente las extranjeras con el CdeA convalidados (cuando les sea aplicable), son:

- a) Vencimiento del mismo.
- b) Sufrir accidente de gran magnitud.
- c) Sufrir accidente en un lugar inaccesible que la hagan irrecuperable.
- d) La aeronave es objeto de hurto irrecuperable, apropiación, confiscación, expropiación, u otros actos de similar naturaleza.
- e) Sufrir daños que afecten su aeronavegabilidad. Sin embargo éste cobrará su validez cuando a la aeronave se le restituyan las condiciones de aeronavegabilidad. Este inciso comprende los casos de pérdida temporal de la aeronavegabilidad.
- f) Ser operada en una categoría diferente a la que se otorgó originalmente,
- g) Mantenimiento y/o reparaciones no satisfactorias.
- h) Violación de las Normas Técnicas establecidas para su explotación, mantenimiento y/o reparación.
- i) Ser objeto de modificaciones, alteraciones o adaptaciones, tanto en la aeronave como en su(s) motor(es), agregado(s) y/o sistemas, sin estar previamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica.
- j) Ser objeto de mantenimientos mayores (reparación media o capital) o revisiones mayores.
- k) Vencimiento del recurso entre reparaciones (TBO); o total establecidos de su vida útil (por hrs. De vuelo, calendario y/o aterrizajes).

- l) Estar sometida a la inspección para el CdeA y/o a la corrección de los defectos surgidos durante la misma.
- m) Vencimiento de la prolongación entre reparaciones autorizadas por la Autoridad Aeronáutica.
- n) No aplicación de las Directivas de Aeronavegabilidad (AD's) y/o Boletines.
- o) Omisiones o anormalidades en sus Registros de Mantenimiento.
- p) Incumplimiento de cualesquiera de los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad (RNA), según le sea aplicable; los señalados en este documento, u otros que por causas especiales, sean considerados así por la Autoridad Aeronáutica.

- VII.2 La invalidación del CdeA se aplicará en todos los casos expresados en el epígrafe VII.1 anterior; independientemente que el CdeA que posee la aeronave involucrada, tenga una fecha de vencimiento posterior.
- VII.3 Toda aeronave cuyo CdeA haya perdido su validez por cualesquiera de las causas señaladas en VII.1 **NO ESTA AERONAVEGABLE**, y en consecuencia no podrá ser explotada en vuelo, hasta que le sea(n) corregida(s) dicha(s) causa(s); y le sea(n) restituida(s) su(s) condición(es) de aeronavegabilidad y legalidad a entera satisfacción de la Autoridad Aeronáutica.
- VII.4 Para solicitar la renovación del CdeA, el explotador o propietario deberá seguir los mismos trámites establecidos en II.4 (B).
- VII.5 La Autoridad Aeronáutica tiene la facultad de suspender, revocar o cancelar el CdeA de una aeronave civil inscripta o convalidada en el Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Cuba, en cualquier momento en que se compruebe que la misma ha incurrido en el incumplimiento de una o más de las causas señaladas en VII.1 en cuyo caso el explotador o propietario está en la obligación de devolver de inmediato dicho CdeA a la Autoridad Aeronáutica.

## SECCION VIII:

### DE LA INSPECCIÓN:

- VIII.1 Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica están facultados para inspeccionar total o parcialmente cualquier aeronave civil, nacional o extranjera cuando lo consideren pertinente.
- VIII.2 Los Inspectores del Control de la Calidad de las Unidades de Mantenimiento Técnico y/o Reparación de las aeronaves pertenecientes a los explotadores o propietarios de las mismas, e igualmente los de organismos o entidades independientes, especializados en estos Servicios; en el ejercicio de sus funciones de supervisión a los servicios de mantenimiento y/o Reparación de aeronaves en sus respectivas empresas, están investidos de los mismos derechos y obligaciones que los inspectores y funcionarios de la Autoridad Aeronáutica, en sus exigencias por la seguridad y calidad; y en consecuencia facultados para dirigirse directamente a ésta, si las circunstancias lo exigen.

Se aclara que estos derechos no les otorgan las prerrogativas propias de los cargos de los funcionarios de la Autoridad Aeronáutica en sus funciones ante otros estado.

- VIII.3 Los explotadores o propietarios de aeronaves, empresas o entidades que dispongan propiamente o por contratación, de una organización de mantenimiento que garantice el cumplimiento cabal de los Servicios de Mantenimiento y/o Reparación de las aeronaves; y de igual forma, la supervisión y control de la calidad de los mismos, con los medios y el personal idóneo para ello; y estando estas organizaciones certificadas, habilitadas y consecuentemente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica; pueden ejecutar la inspección de aeronavegabilidad con vistas al otorgamiento o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad.
- VIII.4 La inspección para el otorgamiento o renovación del CdeA podrá realizarse por una Comisión compuesta por los inspectores y personal especialista designados para ello; o por el inspector de la Autoridad Aeronáutica.
- VIII.5 La Comisión de Inspección para el otorgamiento o renovación del CdeA podrá estar integrada por:

a) Inspectores de la Autoridad Aeronáutica.

- b) Inspectores y/o Auditores Técnicos del explotador o propietario de la aeronave, empresas, entidades u organismos de Mantenimiento Técnico debidamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica.
- c) Personal Técnico especialista del explotador o propietario de la aeronave, debidamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica, actuando de conjunto con uno más de los integrantes de (a) y/o (b);  
Pudiendo estar igualmente integrada por una composición de a), b) y c) a cuyo frente estará el inspector de la Autoridad Aeronáutica, cuando ésta participe (a).

#### VIII.6

Para la realización de la inspección con vista al otorgamiento o renovación del CdeA el explotador o propietario de la aeronave, u organismo de mantenimiento autorizado (certificado) por la Autoridad Aeronáutica; deberá tener el día de la inspección, debidamente preparados y listos:

- a) La documentación pertinente de la aeronave, que incluye los registros de mantenimiento y/o reparación; actualizados y debidamente firmados, consignando al lado de cada firma, el número de la Licencia respectiva.

Los registros de mantenimiento además de los libros (formularios) del planeador, motor(es) y hélice(s), comprenden igualmente las hojas de las Formas de Servicio. En este caso el último que deben contener los textos de los puntos o aspectos que fueron aplicados en la aeronave, su(s) motor(es), hélice(s) y sistemas, en correspondencia con el Reglamento de las Formas del Servicio de Mantenimiento del Diseñador o Fabricante; o los de la empresa autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

Aquellos puntos que aparezcan como "CANCELADO" tendrá al lado o debajo, el motivo de su cancelación. Ej: Por el boletín xxx; se aplica en la Forma xxx. En los casos de utilización de Hojas de Servicio que no se ajusten con la cuantía de los cargos de supervisión que deben firmar se expresará la aclaración en los espacios vacíos que estén sin firmar.

Todas las hojas de la forma del Servicio estarán enumeradas . Se indicará en cada una el total que las componen. La documentación del Servicio estará foliada, su primera hoja será el índice de su contenido total y deberán ser revisadas por cada nivel jerárquico que esté involucrado en el mismo, y consecuentemente firmadas antes de su envío al Control de la Calidad y de la Producción, que tendrán

el derecho de rechazarlas, si se detectan omisiones o anormalidades.

En cualquiera de los casos de anormalidades detectadas, el explotador o propietario de la aeronave u organismo de mantenimiento, está en la obligación de subsanar las mismas, mostrando las correcciones al Control de la Calidad y/o a la Autoridad Aeronáutica en funciones, las que procederán en consecuencia.

Derivado de lo anterior la administración del explotador o propietario de la aeronave adoptará las medidas que estime oportunas, depurando responsabilidad.

b) La aeronave debe encontrarse limpia, con todos los desperfectos y reportes corregidos, cumplidos los aspectos descritos en este documento y en el RNA, como corresponda y tener:

- A bordo la bitácora de vuelo (libro de abordaje) y de mantenimiento (cuaderno de trabajos). Este último cuando proceda.

- Los calzos colocados en las ruedas.

- Los registros y capotas abiertos. Retirados los tapacetes y tapones de los tubos Pitot y orificios del sistema estático-dinámico.

- Las escaleras dispuestas.

- La alimentación energética de aeródromo o de un equipo eléctrico.

c) El personal mínimo por las diferentes especialidades, a cuyo frente estará un representante técnico del explotador o propietario, u organismo de mantenimiento, habilitado en el tipo de aeronave objeto de la inspección.

VIII.7 A criterio de la Comisión o del Inspector de la Autoridad Aeronáutica, podrá solicitar la realización de un vuelo de pruebas.

VIII.8 El explotador o propietario u organismo de mantenimiento autorizado, está en la obligación de eliminar todos los defectos encontrados en la aeronave durante la inspección y/o el vuelo de prueba, sin cuyo cumplimiento no se otorgará o renovará el CdeA.

VIII.9 Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica inspeccionarán directamente cuando se considere pertinente, las aeronaves civiles, cualesquiera que

sean sus categorías, particularmente en los casos siguiente:

- a) Aeronaves de nueva adquisición; nuevas o usadas; propias o arrendadas.
- b) Aeronaves salidas de Reparación Capital o Revisiones Mayores que sobrepasen los 5,700 kgs; pudiendo en casos especiales incluir aeronaves de masa (peso) menor.
- c) Aeronaves que hayan sufrido modificaciones estructurales mayores; o de importancia.
- d) Aeronaves accidentadas.
- e) Aeronaves de una masa (peso) mayor de 5,700 kgs que hayan permanecido sin explotar por un período mayor de 90 días, independientemente que se les hayan aplicado Formas de Servicio durante ese período.
- f) Aeronaves de matrícula extranjera que operen hacia y desde el territorio nacional.
- g) Aeronaves ensambladas en el país.
- h) Aeronaves experimentales.
- i) Aeronaves que hayan sido objeto de extensión o prolongación del recurso de explotación según el Programa del Fabricante o por Boletín de la DIA/IACC.

Pudiendo en todos los casos anteriores, realizar estas inspecciones conjuntamente con los inspectores del explotador o propietario, arrendador, entidad de servicio o reparación.

VIII.10 De conformidad con lo que se establece en VIII.1, los inspectores de la Autoridad Aeronáutica podrán inspeccionar cualquier aeronave civil, nacional o extranjera, en operación, para lo cual:

- a) Se realizará sin los pasajeros a bordo. Antes de la salida o al regreso del vuelo.
- b) La inspección antes de la salida se hará antes que los pasajeros aborden la aeronave. La misma no causará interferencias o demoras en la operación, a menos que se detecten en la aeronave anomalías que comprometan su seguridad; o de aspectos violatorios que transgredan la legislación o reglamentos vigentes.

c) La inspección al arribo o regreso, se efectuará en idéntica forma que antes de la salida, en el caso que la aeronave tenga que realizar otro vuelo.

VIII.11 La inspección para el otorgamiento o renovación del CdeA podrá realizarse según sea aplicable, durante o inmediatamente después de la ejecución de la Forma de Servicio que le corresponda.

La inspección comprenderá integralmente a la aeronave, incluyendo su chequeo operacional en tierra; y en vuelo. Este último si procede.

De igual forma se hará a sus Registros de Mantenimiento.

La aeronave cumplirá con lo expresado en la Sección III. De los Requisitos, y la Sección VIII, de la Inspección.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás estipulaciones de este documento y del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad, en las Partes, Subpartes y Apéndices que le atañen, relacionados con la aeronavegabilidad y Certificaciones.

VIII.12 En los casos de inspección de aeronaves realizadas directamente por la Autoridad Aeronáutica, con vista al otorgamiento o renovación del CdeA, o por causas de otro carácter; hará las conclusiones al término de las mismas, emitiendo en cada caso el ACTA firmada por el Jefe de la Comisión actuante, en la que referirá entre otros, la cantidad de defectos encontrados durante la inspección por cada especialidad; con los señalamientos de aquellos que fueron calificados de graves.

En todos los casos se cumplirá lo establecido en VIII.8 de este documento.

VIII.13 En el caso de aeronave(s) de adquisición reciente, nueva(s) de fábrica o usadas que sea necesario trasladarla(s) al territorio nacional, el explotador o propietario está obligado a cumplir lo establecido en I.1, quienes realizarán la solicitud del CdeA para este propósito, con no menos de 72 horas de anticipación a la fecha de salida del territorio nacional, del personal que trasladará la aeronave.

Dicho certificado tendrá carácter provisional y validez por un término de 30 días a partir de la fecha de su expedición, estando el explotador o propietario obligado a cumplir con lo establecido en II.4 A).

VIII.14 Los documentos acreditativos de la realización de la inspección y del resumen del estado técnico de la aeronave son:

**ANEXO A:** Modelo SIA (Servicio Ingeniería Aviación) SIA-14: "Reporte de Inspección de Aeronave". Este modelo (Forma) es verificado y firmado por el inspector de cada especialidad y Certificado por el Jefe del Control de la Calidad, que intervinieron en la inspección: Estructura, Controles de vuelo, Motores, Hélices, Electricidad, Instrumentos, Electrónica, Hidrosistemas y Misceláneas (Equipamiento de Seguridad y de Emergencias).

**ANEXO B:** Modelo SIA (Servicio Ingeniería Aviación) SIA-15: "Resumen Estado técnico de Aeronave". Este modelo es Certificado por el Jefe del Control de la Calidad, de la Comisión que inspeccionó la aeronave, confirmado por el Jefe de Mantenimiento de la Unidad, Base Técnica de Aviación (BTA); o entidad que realizó la Inspección. Este modelo recoge la información complementaria sobre datos técnicos y de la explotación de la aeronave.

**ANEXO C:** Modelo SIA - 15 A :Listado del cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (AD's), aplicadas a la aeronave, con el título de cada una y fecha de aplicación respectiva, indicando las de carácter repetitivo y la fecha de su próxima aplicación.

El listado comprenderá los aplicados entre la fecha de emisión del CdeA anterior y la fecha de solicitud de renovación actual.

Listado del cumplimiento de los Boletines aplicados a la aeronave, con el título de cada uno y fecha de aplicación respectivos. Los de carácter repetitivo, expresarán las fechas de su próxima aplicación.

El listado comprenderá los aplicados entre la fecha de emisión del CdeA anterior y la fecha de solicitud de renovación actual.

Prolongaciones de recurso otorgadas entre la fecha de emisión del CdeA anterior y la fecha de solicitud actual de renovación, expresando:

- e.1 - Concepto de la prolongación otorgada (calendario, horas de explotación, aterrizajes, etc).
- e.2 - Cuantía otorgada.
- e.3 - Fecha de otorgamiento y vencimiento de la prolongación otorgada.

f) En los casos de prolongaciones aplicadas directamente por el explotador los datos anteriores serán igualmente informados a la Autoridad Aeronáutica.

## **SECCION IX:**

### **ACLARACIONES:**

- IX.1 El explotador o propietario está en la obligación de llenar correctamente los documentos relacionados en VIII.14 anterior, con todos los datos necesarios y firmados debidamente. Consignando el número de la licencia, al lado de cada firma respectivamente. Las licencias estarán actualizadas. Los jefes de mantenimiento y de control de la producción, solamente firmarán.  
En todos los documentos indicados se expresarán los nombres, apellidos y cargos en los pies de firmas.
- IX.2 Estos documentos serán enviados a la Autoridad Aeronáutica, inmediatamente después de terminada la inspección y corrección de los defectos surgidos en la misma. El incumplimiento en la aplicación de las Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines, u otros de carácter mandatorio, que afecten la aeronavegabilidad de la aeronave, motor(es), hélices y agregados; y por igual, los firmados por titulares de Licencias vencidas, invalidarán el otorgamiento o renovación del CdeA y cualquier prolongación de recurso.
- IX.3 El explotador o propietario está en obligación de preservar el CdeA, el que debe estar colocado a bordo de la aeronave, en un lugar visible y en forma tal que no se dañe y pierda sus características, elementos inscriptos en él, o se produzcan alteraciones que lo hagan ilegible.
- IX.4 En caso de pérdida, extravío o deterioro del CdeA, el explotador o propietario está en la obligación de comunicarle de inmediato a la Autoridad Aeronáutica, solicitando la expedición de un duplicado aclarando los motivos de la solicitud, y retirando la aeronave de la explotación hasta tanto se provea del duplicado para su colocación a bordo.
- IX.5 La Autoridad Aeronáutica no aceptará de los explotadores o propietarios de aeronaves o de sus representantes, la documentación relacionada con la solicitud de otorgamiento o renovación del CdeA que

esté incorrectamente llenada, firmada, o que presente tachaduras, borrones, enmiendas u omisiones. Se incluye en lo anterior, lo concerniente a las prolongaciones de recurso, u otras en general, vinculadas con la aeronavegabilidad de cualquier aeronave.

- IX.6 La Autoridad Aeronáutica no se responsabiliza ante los explotadores o propietarios de aeronaves o sus representantes, por las demoras que puedan originarse en la tramitación de solicitudes de otorgamiento o renovación de los CdeA, prolongaciones de recurso u otros, que se deriven de anomalías observadas en los documentos de solicitudes, o vinculadas con estas; e igualmente por la presentación de los mismos fuera del tiempo mínimo señalado en (I.1 (final)) (10 días de anticipación al vencimiento del CdeA vigente.

## **SECCION X:**

### **INSTRUCCIONES SOBRE LOS MODELOS SIA-14 Y SIA-15:**

#### **MODELO SIA-14 "REPORTE INSPECCION AERONAVE"**

##### **I. Objetivo:**

Este modelo de 3 hojas cumple el objetivo de informar a la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad (DIA) por parte de los explotadores o propietarios de aeronaves y sus BTA (Bases Técnicas de Aviación) o Unidad de Mantenimiento (Certificada) que le presta estos servicios; los datos sobre las condiciones de cada sistema que integran una aeronave, de acuerdo a la siguiente clasificación:

Estructura, controles de vuelo; eléctrico, instrumentos, electrónica; motores; hélices; hidrosistemas; misceláneas.

En cada uno de estos sistemas se expresan en resumen los puntos fundamentales que son inspeccionados. Estos permiten conocer la condición técnica de la aeronave. Este modelo SIA-14, conjuntamente con el SIA-15 y SIA-15 A constituyen los documentos básicos de la inspección, que deberán acompañar la solicitud de expedición o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad (CdeA), a fin de que se tenga el conocimiento y establecer un criterio sobre el estado técnico de la aeronave y en consecuencia, otorgar, renovar o denegar el CdeA, según proceda.

##### **II. Número y distribución de copias:**

Se confecciona en original solamente, el que se adjunta a los modelos SIA-15 y SIA-15 A, los cuales debidamente llenados y firmados se remiten a la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad (DIA) del IACC, como información básica requerida con vista al otorgamiento o renovación del CdeA.

### **III. De su confección y elaboración:**

Será llenado por la Base Técnica de Aviación donde radica la aeronave para la cual se solicita el CdeA.

### **IV. Anotación del Modelo:**

En el modelo se anotarán los siguientes datos:

Aeronave Marca :Nombre y marca del fabricante de la misma.

Matrícula: La matrícula otorgada por el Registro de Matrícula de aeronaves, mediante el certificado correspondiente.

Serie: El número de fábrica otorgado por el fabricante.

Fecha Inspeccionada: Se expresará la fecha de terminación de la inspección.

En los incisos a), b), c) y d), marcar con una "X" en los cuadrados respectivos, si lo dispuesto se ha cumplimentado o no.

A continuación se indican los puntos de chequeo que bajo los subtítulos de cada sistema aparecen en forma columnar.

Se marcará con una "X" cada uno de los puntos correspondientes en la columna respectiva ("SI" o "NO") de conformidad con el inciso d).

En los casos que la aeronave no contenga lo que por cada sistema o especialidad dispone el punto a marcar, se pondrá "N.A." (NO APLICABLE), utilizando para ello el espacio que brindan ambas columnas. De este modo ninguno de los puntos quedará sin señalar.

Al pie de cada sistema o especialidad, en el espacio correspondiente, firmará el inspector que realizó la inspección, consignando el número de sus licencias respectiva.

En la hoja # 3 en OBSERVACIONES se expresará el lugar de ubicación de la chapilla metálica de identificación de la aeronave (de acero inoxidable, remachada); además de cualquier otra aclaración que sea necesario realizar Parte 45.11 y 45.13 del RNA.

En esta misma hoja # 3 se indicarán los realizadores de la inspección consignando:

Nombre y apellidos en letra de molde, la firma correspondiente y su número de Licencia, de acuerdo con su especialidad.

CERTIFICA: Firma del Jefe del Grupo de Control Técnico (Inspectores) de la BTA. Expresar en la misma su nombre y apellidos en letra de molde, e igualmente su número de licencia.

LUGAR: Consígnese el lugar donde se realizó la inspección.

FECHA: Consígnese la fecha en que se llena el modelo.

NOTA: No se aceptará el modelo SIA-14 en el que no se indique con legibilidad el número de la Licencia respectiva, las que además deberán estar actualizadas.

#### **MODELO SIA-15: "RESUMEN ESTADO TÉCNICO DE LA AERONAVE"**

##### **I. Objetivo:**

Este modelo cumple el objetivo de informar a la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad (DIA) del IACC, por parte de los explotadores o propietarios de aeronaves y sus BTA (Bases Técnicas de Aviación) o Unidad de Mantenimiento (Certificada) que le presta estos servicios; los datos sobre la explotación y mantenimiento de una aeronave para la cual se solicita el otorgamiento o renovación del CdeA, los cuales no son recogidos en el modelo SIA-14 y por tanto constituye un complemento del anterior, a fin de que se tenga el conocimiento y establecer un criterio sobre el estado técnico de la aeronave, para otorgar, renovar o denegar el Certificado de Aeronavegabilidad (CdeA).

##### **II. Número y distribución de copias:**

Se confecciona en original solamente, el que se adjunta a los modelos SIA-14 y SIA-15 A, los cuales debidamente llenados y firmados se remiten a la Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad (DIA) del IACC, como información básica requerida con vistas al otorgamiento o renovación del CdeA.

### III. De su confección y elaboración:

Será llenado por la Base Técnica de Aviación donde radica la aeronave para la cual se solicita el CdeA.

### IV. Anotación del Modelo:

En el modelo se anotarán los siguientes datos:

**Propietario o explotador:** Nombre de la persona, empresa o entidad que tiene inscrita la aeronave en usufructo, en el Registro de Matrícula de Aeronaves.

**Base Técnica de Aviación:** Nombre o denominación de la BTA en la que radica la aeronave para la cual se solicita el CdeA.

**Aeronave Marca** :Nombre y marca del fabricante de la misma.

**Modelo:** Designación dada por el fabricante al modelo de la aeronave.

**Matrícula:** La matrícula otorgada por el Registro de Matrícula de aeronaves, mediante el certificado correspondiente.

**Tipo:** Tipo de aeronave según se explica en las partes finales de este propio modelo.

**Categoría:** Categoría en que está inscrita la aeronave.

**Motores:** Se señalará con una "X" en el espacio a la derecha del tipo de motor(es) con que está provista la aeronave.

**Pesos, vacía, Máx. Despegue y Max. Aterrizaje:** Se anotarán los mismos, consignando en "VACIA", la cifra del último pesaje en vacío efectuado a la aeronave, expresado en Kgs. 0 en la Unidad que emplee el fabricante en sus manuales.

#### Capacidad:

**Número de pasajeros:** Cantidad máxima de asientos para pasajeros.

**Tripulantes:** Cantidad máxima de tripulantes.

**Trip. Mínima:** El mínimo de tripulantes requeridos para su operación.

**Salidas de Emergencia:** La cantidad de salidas de emergencia con que está provista la aeronave.

**Cantidad de combustible:** La cantidad máxima, expresada en kilogramos, o en la unidad que emplee el fabricante en sus manuales.

**Cantidad de aceite:** La cantidad máxima expresada en litros, o en la unidad que el fabricante emplee en sus manuales.

**Dispositivos de evacuación:** esta parte se refiere a los toboganes o canales de deslizamiento para el personal que abandona o evacua en emergencia; o sogas que se utilizan con igual propósito. Se anotará en la columna "SI", la cantidad de dichos dispositivos.

**TIENE EL EQUIPO MINIMO PARA SER OPERADA EN LA CATEGORIA:**  
Marcar con una "X" el cuadrado con la categoría correspondiente.

**NOTA:** Si la aeronave de la cual se está informando, según se expresa en el modelo, es o va a ser objeto de un cambio en la categoría en la cual ha sido inscripta en el Registro de Matrícula de Aeronaves, deberá ser informado con anticipación a dicho Registro de Matrícula a fin de obtener la aprobación correspondiente.

**MOTORES:**

**Marca** :Nombre y marca del fabricante del o de los mismos.

**Modelo:** Designación dada por el fabricante.

**Serie:** El número de fabricación designado por el fabricante.

**HELICES:**

**Marca** :Nombre y marca del fabricante de la misma.

**Modelo:** Designación dada por el fabricante.

**Serie:** El número de fabricación designado por el fabricante.

**PLANTA AUXILIAR DE POTENCIA (APU) O PLANTA DE FUERZA.**

**Marca** :Nombre y marca del fabricante de la misma.

**Modelo:** Designación dada por el fabricante al modelo de la aeronave.

**Serie:** Se anotará en la primera columna el número de fabricación del agregado.

Los datos columnares referente a los recursos y que son comunes a motor(es), hélice(s), fuselaje y la unidad auxiliar de potencia, serán expresados en cifras, según sus subtítulos correspondientes; expresando el recurso (horas de vuelo, calendario, aterrizajes, etc) según corresponda.

**Recurso total asignado:** Recurso técnico total que posee el artículo.

**Recurso total consumido:**Recurso consumido por el artículo desde el comienzo de su explotación.

**Cantidad de Rep. Capitales:** Cantidad de reparaciones capitales sufridas por el artículo desde el comienzo de su explotación.

**Recurso asignado en la U/R:** Recurso otorgado al artículo por la Unidad Reparadora.

**Recurso consumido después U/R:** Recurso consumido por el artículo después de la última reparación capital.

**Forma de Servicio:** Clase de servicio reglamentario o periódico aplicado al artículo.

**Equivalente en horas:** Horas a las que corresponden la forma de servicio.

**FECHA:** Fecha de terminación del servicio o forma.

**Total de aterrizajes:** Cantidad de aterrizajes desde el comienzo de la explotación.

**Total de aterrizajes después de U/R:** Cantidad de aterrizajes después de la U/R (última).

Las condiciones de la: aeronave, motor(es), hélice(s), controles, instrumentos, etc, reflejarán el estado de los mismos.

**Operaciones que se solicitan:** Operación(es), en la(s) que será operada la aeronave.  
Esta(s) guardará(n) correspondencia con la categoría solicitada.

**Limitaciones:** Explicar las limitaciones de operabilidad de la aeronave.

**Lugar:** Expresar el lugar o BTA que realiza el resumen.

**Fecha:** Expresar la fecha en que se realiza el resumen.

**Certifica:** Firma del Jefe de Inspectores de la BTA.  
Expresar al pie de la misma, su nombre y apellidos en letra de molde, consignando el número de su Licencia.

**Confirma:** Firma del Jefe de la BTA. Expresar al pie de la misma, su nombre y apellidos en letra de molde.

**MODELO SIA-15 A: CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD's) Y BOLETINES.**

El propio modelo contiene las instrucciones para su llenado.











