



30/9/02

Nota de envío

**SUPLEMENTO DEL
ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES**

**PARTE III — OPERACIONES INTERNACIONALES — HELICÓPTEROS
(Quinta edición)**

1. El Suplemento adjunto reemplaza a todos los anteriores Suplementos del Anexo 6, Parte III, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 30 de septiembre de 2002, en relación con todas las enmiendas, hasta la Enmienda 8 inclusive.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 6, Parte III (Quinta edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

**SUPLEMENTO DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN
DE AERONAVES**

Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros

(Quinta edición)

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte III.

SEPTIEMBRE DE 2002

REGISTRO DE ENMIENDAS AL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

**ENMIENDAS AL ANEXO 6, PARTE III, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO
CON POSTERIORIDAD A LA QUINTA EDICIÓN PUBLICADA EN JULIO DE 2001**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte III (Quinta edición), hasta o inclusive la Enmienda 8, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	17/9/01	1	30/9/02
Argentina	29/11/01	2	30/9/02
Australia	16/8/02	6	30/9/02
Dinamarca	24/9/01	2	30/9/02
Eslovaquia	23/11/01	1	30/9/02
Estados Unidos	7/9/01	10	30/9/02
Finlandia	28/9/01	2	30/9/02
Francia	15/10/01	6	30/9/02
Georgia	16/11/01	2	30/9/02
India	25/10/01	1	30/9/02
Noruega	16/10/01	1	30/9/02
Nueva Zelanda	4/9/01	7	30/9/02
Papua Nueva Guinea	15/1/02	4	30/9/02
Reino Unido	30/10/01	6	30/9/02
República Checa	31/7/01	1	30/9/02
Rumania	15/10/01	1	30/9/02
Sudáfrica	13/11/01	2	30/9/02
Suecia	21/9/01	3	30/9/02

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Bahrein	21/7/01	Ghana	4/10/01
Barbados	1/6/01	Jordania	13/6/01
Bolivia	30/7/01	La ex República Yugoslava de Macedonia	29/6/01
Burundi	13/8/01	Líbano	18/9/01
China	28/8/01	Países Bajos	29/6/01
China (RAE de Hong Kong)	28/9/01	Pakistán	25/9/01
Colombia	12/2/02	Portugal	5/10/01
Egipto	6/4/01	República de Moldova	24/9/01
Emiratos Árabes Unidos	9/8/01	Singapur	21/11/01
Eritrea	11/5/01		

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Guinea	Omán
Albania	Guinea-Bissau	Palau
Andorra	Guinea Ecuatorial	Panamá
Angola	Guyana	Paraguay
Antigua y Barbuda	Haití	Perú
Arabia Saudita	Honduras	Polonia
Argelia	Hungría	Qatar
Armenia	Indonesia	República Árabe Siria
Austria	Irán (República Islámica del)	República Centrafricana
Azerbaiyán	Iraq	República de Corea
Bahamas	Irlanda	República Democrática del Congo
Bangladesh	Islandia	República Democrática Popular Lao
Belarús	Islas Cook	República Dominicana
Bélgica	Islas Marshall	República Popular Democrática de Corea
Belice	Islas Salomón	República Unida de Tanzania
Benin	Israel	Rwanda
Bhután	Italia	Saint Kitts y Nevis
Bosnia y Herzegovina	Jamahiriya Árabe Libia	Samoa
Botswana	Jamaica	San Marino
Brasil	Japón	Santa Lucía
Brunei Darussalam	Kazajstán	Santo Tomé y Príncipe
Bulgaria	Kenya	San Vicente y las Granadinas
Burkina Faso	Kirguistán	Senegal
Cabo Verde	Kiribati	Seychelles
Camboya	Kuwait	Sierra Leona
Camerún	Lesotho	Somalia
Canadá	Letonia	Sri Lanka
Chad	Liberia	Sudán
Chile	Lituania	Suiza
Chipre	Luxemburgo	Suriname
Comoras	Madagascar	Swazilandia
Congo	Malasia	Tailandia
Costa Rica	Malawi	Tayikistán
Côte d'Ivoire	Maldivas	Togo
Croacia	Malí	Tonga
Cuba	Malta	Trinidad y Tabago
Djibouti	Marruecos	Túnez
Ecuador	Mauricio	Turkmenistán
El Salvador	Mauritania	Turquía
Eslovenia	México	Ucrania
España	Micronesia (Estados Federados de)	Uganda
Estonia	Mónaco	Uruguay
Etiopía	Mongolia	Uzbekistán
Federación de Rusia	Mozambique	Vanuatu
Fiji	Myanmar	Venezuela
Filipinas	Namibia	Viet Nam
Gabón	Nauru	Yemen
Gambia	Nepal	Yugoslavia
Granada	Nicaragua	Zambia
Grecia	Níger	Zimbabwe
Guatemala	Nigeria	

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Generalidades	Alemania	2.2.3.2	Estados Unidos Noruega Nueva Zelandia Reino Unido Suecia
SECCIÓN I			
Generalidades	Estados Unidos Reino Unido	2.2.4	Estados Unidos Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea Sudáfrica
Capítulo 1 — Definiciones	Argentina Dinamarca Eslovaquia Finlandia Nueva Zelandia Reino Unido	2.2.5	Dinamarca Finlandia Nueva Zelandia Reino Unido
		2.2.6	Nueva Zelandia
		2.2.6.2	Australia
		2.2.6.4	Sudáfrica
		2.2.7	Papua Nueva Guinea
Capítulo 2	República Checa	2.2.7.1	Georgia Nueva Zelandia
		2.2.7.2	Georgia
		2.2.7.3	Georgia
SECCIÓN II		2.2.7.4	Papua Nueva Guinea Reino Unido
Generalidades	Reino Unido	2.2.8.1	Francia Estados Unidos
		2.2.8.2	Estados Unidos Papua Nueva Guinea
Capítulo 1		2.2.9.2	Australia
		2.2.11	Australia
Generalidades	Estados Unidos		Dinamarca Estados Unidos Finlandia
1.1.3	Papua Nueva Guinea		Noruega
1.1.5	Estados Unidos Nueva Zelandia		Nueva Zelandia
1.1.6	Estados Unidos Papua Nueva Guinea Reino Unido		Papua Nueva Guinea Reino Unido Suecia
		2.3.1	Nueva Zelandia
		2.3.2	Estados Unidos
Capítulo 2		2.3.3.1	Australia Dinamarca Finlandia Francia
2.1.2	Reino Unido Sudáfrica		Australia
2.1.3	Estados Unidos Papua Nueva Guinea Sudáfrica	2.3.3.2	Estados Unidos
		2.3.4.1	Estados Unidos Nueva Zelandia
2.2.2.1	Estados Unidos		

2.3.4.2	Australia Estados Unidos Georgia Nueva Zelania Papua Nueva Guinea Reino Unido Sudáfrica Suecia		Papua Nueva Guinea Reino Unido
		2.4.9	Australia Francia
		2.5.1	Papua Nueva Guinea Dinamarca Finlandia Reino Unido
2.3.4.3	Australia Estados Unidos Georgia Noruega Nueva Zelania Papua Nueva Guinea Reino Unido Sudáfrica	2.5.2 2.5.5 2.6	Francia Australia Estados Unidos Noruega Nueva Zelania Sudáfrica
		2.6.1	Dinamarca Finlandia Georgia
2.3.5.4	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
2.3.6.2	Dinamarca Estados Unidos Finlandia Francia Noruega Nueva Zelania Suecia	2.6.2	Suecia Dinamarca Finlandia Georgia Reino Unido Suecia
2.3.6.3	Australia Papua Nueva Guinea	Capítulo 3	
2.3.6.3.1	Estados Unidos	3.1	Noruega
2.3.6.3.2	Estados Unidos Noruega	3.1.1	Australia
2.3.6.3.3	Estados Unidos Nueva Zelania		Estados Unidos Papua Nueva Guinea
2.3.6.4	Estados Unidos Francia	3.1.2	Suecia Australia
2.3.7	Estados Unidos Francia Georgia Papua Nueva Guinea		Estados Unidos Francia Noruega Nueva Zelania
2.3.8	Estados Unidos Suecia		Papua Nueva Guinea Suecia
2.3.8.1	Georgia	3.1.3	Australia
2.3.8.2	Dinamarca Finlandia Georgia Suecia		Estados Unidos Nueva Zelania Papua Nueva Guinea Sudáfrica
2.4.3	Nueva Zelania Papua Nueva Guinea	3.1.4	Suecia Australia
2.4.4	Nueva Zelania		Estados Unidos
2.4.4.3	Papua Nueva Guinea		Francia
2.4.4.4	Estados Unidos		Georgia
2.4.5	Suecia		Nueva Zelania
2.4.6	Georgia Suecia		Papua Nueva Guinea Suecia
2.4.7	Dinamarca Finlandia	3.1.5	Australia Estados Unidos

	Francia	4.2.3	Estados Unidos
	Georgia	4.2.4	Nueva Zelandia
	Nueva Zelandia		Suecia
	Papua Nueva Guinea	4.2.4.1	Dinamarca
	Reino Unido		Papua Nueva Guinea
	Suecia	4.2.4.2	Papua Nueva Guinea
3.2.1	Estados Unidos		Reino Unido
	Papua Nueva Guinea		Suecia
	Sudáfrica	4.3	Dinamarca
3.2.2	Papua Nueva Guinea		Estados Unidos
	Sudáfrica	4.3.1	Dinamarca
3.2.7	Australia		Finlandia
	Estados Unidos	4.3.1.1	Australia
3.2.7.1	Nueva Zelandia	4.3.1.2	Australia
3.2.7.1.1	Papua Nueva Guinea		Papua Nueva Guinea
3.2.7.1.2	Francia	4.3.1.3	Australia
	Papua Nueva Guinea		Georgia
	Suecia	4.3.1.4	Australia
3.2.7.1.3	Francia		Georgia
	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
3.2.7.2	Nueva Zelandia	4.3.1.4.1	Australia
3.2.7.2.1	Francia		Reino Unido
	Papua Nueva Guinea	4.3.1.5	Australia
3.2.7.2.2	Papua Nueva Guinea		Francia
3.2.7.3	Nueva Zelandia		Papua Nueva Guinea
3.2.7.3.1	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
3.2.7.3.2	Francia	4.3.1.5.1	Australia
	Papua Nueva Guinea		Francia
	Suecia		Papua Nueva Guinea
3.2.7.3.3	Francia		Reino Unido
	Papua Nueva Guinea	4.3.1.5.2	Australia
3.3.1	Australia		Francia
	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
3.3.2	Australia	4.3.1.6	Australia
	Dinamarca		Georgia
	Finlandia		Papua Nueva Guinea
	Francia	4.3.1.7	Argentina
	Nueva Zelandia		Australia
	Papua Nueva Guinea		Francia
Capítulo 4		4.3.1.7.1	Reino Unido
			Argentina
			Australia
4.1.2	Dinamarca		Reino Unido
	Finlandia	4.3.1.7.2	Argentina
	Noruega		Australia
	Suecia		Reino Unido
4.1.3	Estados Unidos	4.3.1.7.3	Argentina
4.2.2	Australia		Australia
	Dinamarca		Reino Unido
	Estados Unidos	4.3.1.7.4	Argentina
	Finlandia		Australia
	Francia		Reino Unido
	Nueva Zelandia	4.3.1.7.5	Argentina

	Australia		Finlandia
	Reino Unido		Francia
4.3.2	Australia		Noruega
	Dinamarca		Papua Nueva Guinea
	Finlandia		Suecia
	Francia	4.5.1	Australia
	Rumania		Estados Unidos
4.3.3	Finlandia		Georgia
	Noruega		Noruega
4.3.3.1	Australia		Nueva Zelandia
	Estados Unidos	4.5.2	Australia
	Rumania	4.5.2.1	Estados Unidos
4.3.3.2	Australia		Georgia
	Estados Unidos		Nueva Zelandia
	Francia	4.5.2.2	Georgia
	Georgia		Nueva Zelandia
4.3.4	Francia	4.5.2.3	Georgia
	Nueva Zelandia		Estados Unidos
4.3.4.1	Argentina	4.5.2.4	Estados Unidos
	Australia		Georgia
	Reino Unido		Nueva Zelandia
4.3.5	Georgia	4.5.2.5	Georgia
	Noruega		Suecia
	Nueva Zelandia	4.5.2.6	Australia
4.3.5.1	Argentina		Estados Unidos
	Australia		Georgia
	Estados Unidos		India
	Francia		Nueva Zelandia
	Rumania		Papua Nueva Guinea
4.3.5.2	Argentina	4.5.2.7	Australia
	Australia		Estados Unidos
	Estados Unidos		Georgia
	Francia		Nueva Zelandia
	Papua Nueva Guinea		Papua Nueva Guinea
4.3.6	Australia		Suecia
	Estados Unidos	4.5.2.8	Australia
	Francia		Estados Unidos
	Georgia		Georgia
	Noruega		Nueva Zelandia
4.3.7.2	Australia		Papua Nueva Guinea
	Georgia	4.6	Estados Unidos
	Papua Nueva Guinea		Georgia
	Reino Unido		Nueva Zelandia
4.3.7.3	Australia	4.7	Estados Unidos
	Francia	4.7.1	Francia
	Reino Unido		Georgia
4.3.9.1	Finlandia		Nueva Zelandia
	Francia	4.7.2	Australia
4.3.9.2	Australia		Georgia
4.3.10	Australia	4.7.3	Australia
4.4.1	Noruega		Georgia
4.4.2	Australia	4.7.4	Georgia
	Dinamarca	4.7.5	Australia
	Estados Unidos		Reino Unido

4.7.6	Australia Reino Unido		Sudáfrica Reino Unido
4.7.7	Australia Georgia Reino Unido	Capítulo 5	
4.8.1	Georgia Suecia	5.1.2 5.2.1	Australia Estados Unidos Noruega
4.8.2	Georgia Suecia	5.2.2	Australia
4.8.3	Georgia Suecia	5.3	Papua Nueva Guinea Papua Nueva Guinea
4.8.4	Australia Georgia Suecia	Capítulo 6	
4.10.1	Dinamarca Estados Unidos Finlandia Francia Reino Unido Rumania	6.1 6.2.4 6.3	Estados Unidos Papua Nueva Guinea Reino Unido Suecia Australia Estados Unidos Reino Unido
4.10.2	Nueva Zelandia		Nueva Zelandia
4.11	Suecia	6.3.1	Papua Nueva Guinea
4.11.1	Estados Unidos	6.4	Argentina
4.11.2	Australia Estados Unidos Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea Sudáfrica	6.4.2 6.6 6.8.2 Capítulo 7	Papua Nueva Guinea Estados Unidos
4.12	Australia Estados Unidos Francia Georgia Nueva Zelandia Suecia	7.1.2 7.3 7.4.1	Estados Unidos Nueva Zelandia Australia Dinamarca Estados Unidos Finlandia
4.13	Australia Georgia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea	7.4.2	Australia Estados Unidos Finlandia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea
4.14.1	Georgia		Estados Unidos
4.14.2	Georgia Nueva Zelandia	7.4.3.2 7.4.3.3	Estados Unidos Estados Unidos
4.15	Australia Dinamarca Estados Unidos Finlandia Reino Unido	7.4.3.5 7.4.4	Nueva Zelandia Francia Estados Unidos Finlandia Francia
4.16	Australia Dinamarca Estados Unidos Finlandia Francia Nueva Zelandia	7.5 Capítulo 8 Generalidades	Estados Unidos Georgia Nueva Zelandia

8.1	Estados Unidos Reino Unido Sudáfrica	2.3.2 2.4 2.6.1	Estados Unidos Estados Unidos Australia
8.2	Estados Unidos Georgia Reino Unido	2.6.2 2.6.2.1 2.6.2.2	Nueva Zelandia Estados Unidos Estados Unidos
8.3	Estados Unidos Reino Unido		Reino Unido Suecia
8.4	Australia Estados Unidos Francia Reino Unido	2.6.3.1 2.6.3.2	Francia Nueva Zelandia Reino Unido Nueva Zelandia
Capítulo 9		2.6.4	Nueva Zelandia Sudáfrica
9.4.1	Estados Unidos	2.7.1	Francia
9.4.2	Estados Unidos Nueva Zelandia		Nueva Zelandia Reino Unido
9.4.3	Estados Unidos	2.7.2	Australia
9.5	Estados Unidos Papua Nueva Guinea		Estados Unidos Francia Papua Nueva Guinea
Capítulo 10			Reino Unido Suecia
10.1	Georgia	2.7.3	Estados Unidos
10.2	Georgia		Nueva Zelandia
10.3	Francia Georgia		Papua Nueva Guinea Suecia
10.4	Australia Georgia Nueva Zelandia	2.8.2 2.8.3.1	Estados Unidos Nueva Zelandia Australia
Capítulo 11			Estados Unidos Nueva Zelandia
Generalidades	Nueva Zelandia	2.8.3.2	Australia Estados Unidos Nueva Zelandia
11.1	Estados Unidos	2.8.3.3	Australia
11.2.1	Estados Unidos		Estados Unidos
11.3	Estados Unidos		Francia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea
SECCIÓN III		2.8.4	Estados Unidos Francia
Generalidades	Georgia Nueva Zelandia	2.9.1	Nueva Zelandia Estados Unidos Francia
Capítulo 1			Reino Unido Suecia
1.1	Sudáfrica	2.9.2	Estados Unidos
1.1.5	Nueva Zelandia Estados Unidos		Reino Unido Suecia
Capítulo 2		2.10	Estados Unidos Francia Reino Unido
2.3.1	Estados Unidos		Suecia

2.11	Estados Unidos		Nueva Zelanda
2.12	Nueva Zelanda		Papua Nueva Guinea
2.13	Nueva Zelanda	4.1.4	Nueva Zelanda
	Papua Nueva Guinea		Suecia
2.14	Estados Unidos	4.1.4.1	Papua Nueva Guinea
2.15.3	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
2.17	Estados Unidos	4.1.4.2	Papua Nueva Guinea
	Francia		Reino Unido
	Nueva Zelanda	4.2.1	Francia
	Suecia		Estados Unidos
2.18	Nueva Zelanda	4.2.2	Australia
2.18.1	Estados Unidos		Estados Unidos
2.18.2	Australia		Francia
	Estados Unidos		Nueva Zelanda
	Papua Nueva Guinea		Papua Nueva Guinea
2.19	Estados Unidos	4.3.1	Estados Unidos
	Francia		Nueva Zelanda
	Nueva Zelanda		Reino Unido
	Reino Unido		Suecia
	Suecia	4.3.2.1	Estados Unidos
Capítulo 3			Nueva Zelanda
			Reino Unido
		4.3.2.2	Reino Unido
3.1	Estados Unidos	4.3.2.3	Nueva Zelanda
	Nueva Zelanda		Reino Unido
3.3	Australia	4.3.2.4	Estados Unidos
	Estados Unidos		Reino Unido
	Nueva Zelanda	4.3.2.5	Estados Unidos
	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
	Suecia	4.3.2.6	Australia
3.4	Australia		Estados Unidos
	Estados Unidos		Francia
	Francia		Nueva Zelanda
	Nueva Zelanda		Papua Nueva Guinea
	Papua Nueva Guinea		Sudáfrica
	Sudáfrica		Suecia
	Suecia	4.3.2.7	Australia
Capítulo 4			Estados Unidos
			Francia
4.1.1	Reino Unido		Nueva Zelanda
4.1.3.1	Australia		Papua Nueva Guinea
	Estados Unidos		Sudáfrica
	Francia	4.3.2.8	Suecia
	Nueva Zelanda		Australia
	Reino Unido		Estados Unidos
4.1.3.2	Estados Unidos		Francia
	Francia		Nueva Zelanda
	Nueva Zelanda		Papua Nueva Guinea
	Australia		Sudáfrica
4.1.3.3	Estados Unidos	4.4	Suecia
	Francia		Estados Unidos
			Reino Unido

4.5.1	Reino Unido	4.9.3.2	Australia
	Suecia		Estados Unidos
4.5.2	Suecia		Francia
4.6	Estados Unidos		Suecia
	Nueva Zelanda	4.9.4.1	Argentina
4.7.1	Estados Unidos		Australia
	Francia		Francia
	Nueva Zelanda		Reino Unido
4.7.2	Australia	4.9.5.1	Argentina
	Estados Unidos		Australia
	Nueva Zelanda		Francia
	Papua Nueva Guinea		Reino Unido
4.8	Nueva Zelanda		Suecia
	Papua Nueva Guinea	4.9.5.2	Argentina
4.9	Nueva Zelanda		Australia
4.9.1.1	Australia		Francia
	Suecia		Papua Nueva Guinea
4.9.1.2	Australia		Sudáfrica
	Papua Nueva Guinea		Suecia
	Suecia	4.9.6.2	Australia
4.9.1.3	Australia		Francia
4.9.1.4	Australia		Papua Nueva Guinea
4.9.1.4.1	Australia	4.9.6.3	Francia
	Reino Unido		Reino Unido
4.9.1.5	Australia	4.9.8.1	Francia
	Francia	4.9.8.2	Australia
	Papua Nueva Guinea	4.9.9	Estados Unidos
	Reino Unido	4.10.1	Estados Unidos
	Suecia		Nueva Zelanda
4.9.1.5.1	Australia		Reino Unido
	Francia	4.10.2	Australia
	Papua Nueva Guinea		Estados Unidos
	Reino Unido		Reino Unido
	Suecia	4.10.3	Australia
4.9.1.5.2	Australia		Estados Unidos
	Francia		Reino Unido
	Reino Unido	4.10.4	Estados Unidos
4.9.1.6	Australia		Reino Unido
	Papua Nueva Guinea	4.10.5	Estados Unidos
	Sudáfrica		Reino Unido
4.9.1.7	Argentina	4.10.6	Estados Unidos
	Australia		Reino Unido
	Francia	4.10.7	Eslovaquia
	Reino Unido		Estados Unidos
4.9.1.7.1	Argentina	4.10.8	Estados Unidos
4.9.1.7.2	Argentina	4.11.1	Australia
4.9.1.7.3	Argentina		Francia
4.9.1.7.4	Argentina		Reino Unido
4.9.1.7.5	Argentina	4.11.2	Australia
4.9.2	Australia		Estados Unidos
	Francia		Francia
	Suecia		Reino Unido
4.9.3.1	Australia	4.12	Australia
	Estados Unidos		Estados Unidos

	Francia	6.1.2	Nueva Zelandia
	Nueva Zelandia	6.1.3	Francia
Capítulo 5		6.2.1	Reino Unido
		6.2.2	Argentina
			Estados Unidos
5.1.1	Estados Unidos		Nueva Zelandia
	Reino Unido	6.2.3	Nueva Zelandia
5.1.2	Estados Unidos	6.3	Reino Unido
	Papua Nueva Guinea		
5.1.4	Estados Unidos		
	Reino Unido	Capítulo 7	
5.1.5	Australia		
5.2	Estados Unidos	7.1	Nueva Zelandia
5.2.1	Estados Unidos		
5.2.2	Australia		
	Papua Nueva Guinea	APÉNDICE	
5.2.3	Papua Nueva Guinea		
Capítulo 6		Generalidades	Nueva Zelandia
		2	Reino Unido
6.1	Nueva Zelandia	5.16	Francia
6.1.1	Reino Unido	14	Francia

Generalidades Alemania no adoptará el Anexo 6, Parte III hasta que se hayan preparado las normas armonizadas europeas, incluidas las normas de la Parte III.

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.6.2 En la legislación de Australia es obligatorio seguir el método por el cual deba determinarse la altitud mínima de vuelo pero no se exige incorporar el método al manual de operaciones.
- 2.2.9.2 Son obligatorias las limitaciones de tiempo de vuelo y de tiempo de servicio en vuelo así como los períodos de descanso. Se expiden varias exenciones y exenciones permanentes. Estas limitaciones no se aplican a personal que no sea la tripulación de vuelo.
- 2.2.11 En la legislación de Australia no se requiere la certificación de los helicópteros para amaraje forzoso.
- 2.3.3.1 En Australia no se obliga a la preparación de un plan de vuelo operacional respecto a cada vuelo y no
2.3.3.2 se especifica el contenido del plan.
- 2.3.4.2 La legislación de Australia no se refiere a helipuertos de alternativa mar adentro.
2.3.4.3*
- 2.3.6.3 Los únicos requisitos son las disposiciones generales sobre necesidad de combustible.
- 2.4.9* No se requiere que los explotadores especifiquen procedimientos de atenuación del ruido. El Estado ha de especificar tales procedimientos.
- 2.5.5 No existe ningún requisito relativo al libro de a bordo. Sin embargo, se requieren registros de viaje.

Capítulo 3

- 3.1.1 En Australia se utiliza un sistema distinto de clasificación de helicópteros y no se imponen limitaciones
3.1.2 de explotación respecto a ruta o a zona de aterrizaje en los helicópteros en función de la performance.
3.1.3*
3.1.4
3.1.5*
- 3.2.7 Australia especifica las normas de performance de los helicópteros según la certificación de aeronaves.
- 3.3.1 Es obligatoria esta disposición solamente en aeródromos internacionales importantes.
- 3.3.2 No se aplica porque en las leyes de Australia todavía no se abordan limitaciones detalladas de utilización de la performance para helicópteros.

Capítulo 4

- 4.2.2 No se aplican los requisitos de transporte de botiquines de primeros auxilios y extintores de incendio según está prescrito.
- 4.3.1.1 La legislación de Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipos pero se
4.3.1.2 especifican los parámetros que han de registrarse.

* Método recomendado

- 4.3.1.3 Todavía se permiten los registradores de datos de vuelo de banda metálica.
- 4.3.1.4* En la legislación actual se especifica que no se aprobarán registradores analógicos para instalarlos en las aeronaves que reciban su certificado inicial de aeronavegabilidad después del 1 de enero de 1984.
- 4.3.1.4.1 No se concede aprobación a los registradores de película fotográfica.
- 4.3.1.5 No hay ningún requisito en la legislación para que entre en vigor esta norma.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.5.2
- 4.3.1.6* La legislación de Australia no se refiere a registradores combinados.
- 4.3.1.7 La legislación de Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipos. Los parámetros que en la actualidad se requiere registrar son menos completos que los indicados en las normas del Anexo.
- 4.3.1.7.1 a
- 4.3.1.7.5
- 4.3.2 Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipos pero exige que estos sean capaces de conservar la información por lo menos de 25 horas de registro.
- 4.3.3.1 La legislación no se refiere al tipo. Todos los helicópteros de Australia con motor de turbina que hayan sido certificados por primera vez después del 1 de julio de 1965, con una masa MCTM superior a 5 700 kg han de tener un registrador de datos de vuelo.
- 4.3.3.2*
- 4.3.4.1
- 4.3.5.1 En Australia no se requiere el registro de la velocidad del rotor principal. Los helicópteros de una masa MCTM superior a 5 700 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad de Australia hubiera sido expedido después del 1 de enero de 1985, están obligados a transportar registradores de la voz en el puesto de pilotaje.
- 4.3.5.2
- 4.3.6
- 4.3.7.2* Los helicópteros con motor de turbina de Australia que hayan sido certificados por primera vez después del 1 de julio de 1965, de una masa MCTM superior a 5 700 kg deben tener un registrador de la voz en el puesto de pilotaje capaz de conservar los últimos 30 minutos de registro.
- 4.3.7.3 En la legislación de Australia no se requiere que la duración del registro de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje sea de dos horas.
- 4.3.9.2 No hay ningún requisito de que los explotadores establezcan un procedimiento al efecto.
- 4.3.10 En Australia no se registran las verificaciones de continuidad de servicio.
- 4.4.2 En la legislación de Australia, el requisito de estar equipado de conformidad con 4.10 no se basa en que el vuelo sea o no sea un vuelo controlado.
- 4.5.1 Australia exige transportar equipo de flotación en cualquier helicóptero que transporte pasajeros, en vuelos sobre el agua si el helicóptero es incapaz de mantenerse en vuelo después del fallo de un motor.
- 4.5.2 En Australia se requiere transportar:
- a) chalecos salvavidas en todos los helicópteros para vuelos a distancias superiores a 50 NM;
 - b) chalecos salvavidas para vuelos a distancias de 50 NM o menos, hacia o desde plataformas y vehículos mar adentro y en todos los helicópteros que no sean capaces de permanecer en vuelo después de la falla de un motor;

* Método recomendado

- c) balsas salvavidas en todos los vuelos sobre el agua a distancias correspondientes a 30 minutos a la velocidad normal de crucero;
 - d) equipo pirotécnico de señalización en todo momento cuando se requiera el transporte de balsas salvavidas.
- 4.5.2.6* En Australia no se requiere el despliegue de balsas salvavidas utilizando asistencia mecánica o telecontrol.
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.7.2 En la legislación de Australia se requiere transportar un ELT cuando se transporte una balsa salvavidas y por lo menos dos ELT cuando se transporten dos o más balsas salvavidas.
- 4.7.3
- 4.7.5
- 4.7.6
- 4.7.7*
- 4.8.4* En Australia no hay ningún requisito de que los helicópteros de transporte aéreo comercial vuelen a altitudes en que la presión atmosférica sea inferior a 620 hPa.
- 4.11.2* En la legislación de Australia no se especifica un requisito de orientación.
- 4.12* En Australia el requisito de transportar radar meteorológico se aplica solamente a helicópteros que:
- a) tengan una MCTM superior a 5 700 kg;
 - b) con motor de turbina;
 - c) en operaciones IFR; y
 - d) en el que vuelen dos o más miembros de la tripulación de vuelo.
- 4.13 No hay ningún requisito de transportar un certificado de homologación en cuanto al ruido.
- 4.15 Este requisito se aplica solamente al espacio aéreo de Clase C en el que hay cobertura radar.
- 4.16 El requisito de Australia no se basa en la altitud de transición.

Capítulo 5

- 5.1.2 No es específicamente obligatorio el requisito relativo a 121,5 MHz.
- 5.2.2 Australia exige que se instale equipo específico relativo a la ruta por la que ha de volarse.

Capítulo 6

- 6.3 No hay ningún requisito de que se tengan en cuenta los factores humanos al diseñar un programa de mantenimiento.

* Método recomendado

Capítulo 7

- 7.4.1 En Australia no se requiere experiencia reciente en el mismo tipo de helicóptero.
7.4.2

Capítulo 8

- 8.4* En la legislación de Australia no se especifica con detalles la capacitación o requisitos de experiencia reciente para despachadores de vuelo.

Capítulo 10

- 10.4 Lo relativo al tiempo de vuelo, al tiempo de servicio en vuelo y a los períodos de descanso del personal auxiliar de cabina no son obligatorios por orden de la autoridad.

SECCIÓN III**Capítulo 2**

- 2.6.1 Australia impone la responsabilidad de la adopción de decisiones al piloto al mando respecto al comienzo y continuación de un vuelo.
2.7.2 La legislación de Australia no se refiere a helipuertos de alternativa mar adentro.
2.8.3.1 Los únicos requisitos son las disposiciones generales de necesidades de combustible.
2.8.3.2
2.8.3.3 Los requisitos prescritos respecto a combustible son de índole general y no obligan a determinadas horas.
2.18.2* No hay ningún requisito de mantener comunicaciones en ambos sentidos entre la aeronave y la tripulación de tierra, mientras se realice el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

Capítulo 3

- 3.3 En Australia se utiliza un sistema distinto de clasificación de helicópteros y no se impone ninguna restricción al uso de helipuertos elevados y heliplataformas.
3.4*

Capítulo 4

- 4.1.3.1 No se aplican en la forma prescrita los requisitos de transporte de botiquines de primeros auxilios y extintores de incendios.
4.1.3.3* Esta recomendación se aplica a los helicópteros que hayan sido fabricados después de 1992.
4.2.2* La legislación de Australia no basa el requisito de estar equipado de conformidad con 4.6 en que el vuelo sea un vuelo controlado.

* Método recomendado

- 4.3.2.6* En Australia no se requiere el despliegue de balsas salvavidas utilizando asistencia mecánica o
4.3.2.7* telecontrol.
4.3.2.8*
- 4.7.2* En la legislación de Australia no se especifica un requisito sobre instrucción.
- 4.9.1.1 La legislación de Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipo sino que se
4.9.1.2 especifican los parámetros que han de registrarse.
- 4.9.1.3 Todavía se permiten registradores de datos de vuelo de banda metálica.
- 4.9.1.4* En la legislación vigente se especifica que los registradores analógicos no serán aprobados para ser
instalados en aeronaves que reciban su certificado inicial de aeronavegabilidad después del 1 de enero
de 1984.
- 4.9.1.4.1 No se concede aprobación a los registradores de películas fotográficas.
- 4.9.1.5 No hay ningún requisito legislativo para que entren en vigor estas normas.
4.9.1.5.1
4.9.1.5.2
- 4.9.1.6* La legislación de Australia no se refiere a registradores combinados.
- 4.9.1.7 La legislación de Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipos. Los parámetros
que actualmente se requiere registrar son menos completos que los de la norma del Anexo.
- 4.9.2 Australia no se refiere al tipo sino que exige que los registradores de datos de vuelo sean capaces de
conservar la información por lo menos de 25 horas de registro.
- 4.9.3.1 Los helicópteros de Australia de motor de turbina que hayan sido certificados por primera vez después
4.9.3.2* del 1 de julio de 1965, de una masa MCTM superior a 5 700 kg deben tener un registrador de datos de
vuelo.
- 4.9.4.1 La legislación de Australia no se refiere a los registradores de datos de vuelo por tipo. Los parámetros
que actualmente se requiere registrar son menos completos que los de la norma del Anexo.
- 4.9.5.1 Australia no exige el registro de la velocidad del rotor principal. Los helicópteros de una MCTM
superior a 5 700 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad de Australia haya sido expedido después del
1 de enero de 1985, han de transportar registradores de la voz en el puesto de pilotaje.
- 4.9.5.2* Los aviones de motor de turbina de Australia cuya primera certificación se realizara después del 1 de
4.9.6.2* julio de 1965, de una MCTM superior a 5 700 kg deben tener un registrador de la voz en el puesto de
pilotaje capaz de conservar los últimos 30 minutos de registro.
- 4.9.8.2 No hay ningún requisito de que los explotadores establezcan un procedimiento al efecto.
- 4.10.2 La legislación de Australia permite un solo ELT si solamente se transporta una balsa salvavidas.
4.10.3
- 4.11.1 Este requisito es aplicable solamente al espacio aéreo de Clase C en el que hay cobertura radar.
4.11.2*

* Método recomendado

4.12* El requisito de Australia no se basa en la altitud de transición.

Capítulo 5

5.1.5* No se impone específicamente el requisito para 121,5 MHz.

5.2.2 La legislación de Australia permite el transporte de una sola radioayuda para la navegación si el helicóptero está realizando operaciones fuera del espacio aéreo controlado.

* Método recomendado

30/9/02

SECCIÓN I**Capítulo 1**

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos.*
Operación de Categoría II (CAT II). Se definen las operaciones de Categoría II como aquéllas en las que el alcance visual en la pista no sea inferior a 300 m.

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.5 No se requieren ni se establecen en el diseño y utilización de las listas de verificación los principios explícitos relativos a factores humanos. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.2.11 No existe ningún requisito de certificación para amaraje forzoso pero se requieren flotadores o instalaciones de flotación de emergencia.
- 2.3.3.1 Hay una excepción en cuanto a la presentación del plan de vuelo operacional para operaciones VFR.
- 2.3.6.2 b) Para operaciones VFR se requiere un 10% adicional de combustible. Para operaciones VFR en entornos que no sean hostiles se requiere un 5% adicional de combustible.
- 2.3.8.2 No se describen los requisitos de suministro de oxígeno para helicópteros con cabina a presión.
- 2.4.7 No existen requisitos oficiales establecidos para coordinación de las instrucciones operacionales en vuelo. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.5.1 En la JAR-OPS 3.085 no se indican plenamente las obligaciones del piloto al mando. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.6.1 No se atiende explícitamente en la JAR-OPS 3.205 a las obligaciones del encargado de operaciones de vuelo o del despachador de los vuelos. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.6.2

Capítulo 3

- 3.3.2 No se atiende a esta norma explícitamente en la JAR-OPS 3.205. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.

Capítulo 4

- 4.1.2 Respecto a la lista de equipo mínimo requerida para helicópteros, la KOL(H) establecida para helicópteros es de un valor inferior a 2 730 kg.
- 4.2.2 c) 1) y 2) No aplicable al transporte de paracaidistas que han de lanzarse desde la aeronave. (DCAA BL 5-6, 5.1).
- 4.2.4.1 No se describen las señales de zonas de penetración del fuselaje.
- 4.3 La JAR-OPS 3.715/720 no se conforma plenamente al texto del Anexo 6. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.

- 4.3.1 No se aplica lo indicado en este párrafo oportunamente debido a que no hay normas ni una obligación de proporcionar aviso amplio para talleres y explotadores/propietarios.
- 4.3.2 La duración para los registradores de datos de vuelo es de ocho horas.
- 4.4.2 El equipo IFR solamente se requiere para operaciones nocturnas VFR.
- 4.10.1 c) En la JAR-OPS 1.652 c) no se requiere contador de tambor y agujas. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 4.15 Solamente se requiere transportar transpondedores de notificación de altitud de presión para operaciones VFR en el espacio aéreo C de Dinamarca.
- 4.16 En la JAR-OPS 3 no se requiere oficialmente el uso de micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel/altitud de transición.

Capítulo 7

- 7.4.1 Puede obtenerse también la experiencia reciente volando en un simulador de vuelo, calificado y aprobado para fines del tipo de helicóptero que haya de utilizarse. La experiencia reciente puede ampliarse hasta un máximo de 120 días, realizando vuelos de línea aérea bajo supervisión de un comandante designado.
-

SECCIÓN I

Capítulo 1

Definiciones *Noche*. Las horas entre la puesta y la salida del sol.

SECCIÓN III

Capítulo 4

4.10.7* Todos los helicópteros matriculados en el registro de aeronaves de la República eslovaca en vuelos fuera de la CTR transportarán un ELT automático.

* Método recomendado

SECCIÓN I**Generalidades**

Los Estados Unidos no aceptan que cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 o de cualquier otro Anexo con normas o métodos recomendados sea aplicable a las aeronaves de Estado. De conformidad con el Artículo 3 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, el Convenio y sus Anexos no son aplicables a aeronaves de Estado. En cuanto a cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 atienden al funcionamiento o control de aeronaves de Estado, los Estados Unidos consideran que tales disposiciones son de índole de recomendación especial del Consejo, solamente a título de asesoramiento, y que no requieren la presentación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

SECCIÓN II**Capítulo 1****Generalidades**

Nota.— En los Estados Unidos no se realizan operaciones de transportistas aéreos con helicópteros. Sin embargo, se realizan operaciones comerciales y, a solicitud.

1.1.5

No se requiere que el piloto al mando disponga a bordo de la información esencial del avión relativa a los servicios de búsqueda y salvamento en las zonas por encima de las cuales haya de volar el helicóptero.

1.1.6

Los Estados Unidos no requieren que un explotador establezca y mantenga un programa de prevención de accidentes y de seguridad del vuelo, aunque en la reglamentación correspondiente a la certificación de transportistas aéreos y de explotadores comerciales se exige disponer de un número suficiente de personal para asegurar el máximo grado de seguridad en sus operaciones.

Capítulo 2

2.1.3

En los Estados Unidos no se exige que los helipuertos estén continuamente disponibles para operaciones de vuelo durante sus horas publicadas de funcionamiento.

2.2.2.1

No se requiere que algunos explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud tengan un manual de operaciones.

2.2.3.2

En los Estados Unidos se permite mantener girando el rotor del helicóptero bajo potencia sin un piloto calificado durante algunas operaciones de tierra.

2.2.4

No se prohíbe que los explotadores de helicópteros simulen situaciones de emergencia o anómalas cuando se transportan pasajeros o carga.

2.2.8.1

No se requiere que los explotadores de helicópteros mantengan registros de combustible y aceite indicando que se han satisfecho los requisitos de 2.3.6.

2.2.8.2

No se requiere que los explotadores de helicópteros mantengan tres meses los registros de combustible y aceite aunque hay un requisito de que se conserven los manifiestos de carga por 30 días.

2.2.11

En los Estados Unidos no se requiere que los helicópteros que vuelen sobre el agua en operaciones de transporte de pasajeros estén certificados para amaraje forzoso. En su lugar, en los Estados Unidos se requiere solamente que los helicópteros estén equipados con dispositivos de flotación.

2.3.2

En los Estados Unidos se requiere que los formularios de preparación del vuelo se conserven por 30 días, no por tres meses.

- 2.3.3.2 En los Estados Unidos no se requiere describir en el manual de operaciones el contenido y utilización del plan de vuelo operacional pero se requiere establecer procedimientos para localización de cada vuelo.
- 2.3.4.1 b) En los Estados Unidos no se requiere determinar un punto de no retorno (PNR).
2.3.4.2
- 2.3.4.3* En los Estados Unidos no existe ninguna disposición para el uso de helipuertos de alternativa en la costa por comparación con los de mar adentro.
- 2.3.6.2 b) Las reservas de combustible para helicópteros en operaciones VFR son de 20 minutos a la velocidad normal de crucero más allá del primer punto de aterrizaje previsto.
- 2.3.6.3.1 En los Estados Unidos no se requiere, en las operaciones IFR de helicópteros, mantener una altitud especificada por encima de la del destino.
- 2.3.6.3.2 Las reservas de combustible para helicópteros en operaciones IFR son de 30 minutos a la velocidad normal de crucero más allá del primer punto de aterrizaje previsto.
- 2.3.6.3.3 En los Estados Unidos no hay ninguna disposición relativa a que no haya ningún helipuerto de alternativa conveniente. Si las condiciones meteorológicas en el punto de destino así lo exigen, debe especificarse un helipuerto de alternativa y debe transportarse reserva de combustible por 30 minutos.
- 2.3.6.4 d) y e) En el manual de operaciones no se incluyen procedimientos relativos a la pérdida de la presión y a otras contingencias.
- 2.3.7* En los Estados Unidos no se prohíbe el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo cuando el motor está en funcionamiento.
- 2.3.8 En los Estados Unidos no se requiere transportar oxígeno en todo momento para pasajeros cuando la presión de la cabina corresponde a altitudes por encima de 13 000 ft (620 hPa). No se requiere oxígeno para todos los pasajeros hasta una altitud de 15 000 ft (4 572 m).
- 2.4.4.4 En los Estados Unidos no se exige que todos los ocupantes de asientos estén equipados con cinturones combinados de seguridad y arneses de hombros que estén adecuadamente abrochados durante el despegue y el aterrizaje y que puedan aún realizar adecuadamente sus funciones asignadas. No hay ninguna disposición en la reglamentación de los Estados Unidos que permita que los miembros de la tripulación de vuelo desabrochen los cinturones de hombros si éstos interfieren con la realización de sus obligaciones.
- 2.6 No se requieren despachadores de vuelo para las operaciones de helicópteros.

Capítulo 3

- 3.1.1 En los Estados Unidos no se especifican ni se restringen las operaciones de helicópteros en base a la clase o categoría de performance (véase la definición de *Clase de performance* del Anexo 6, Parte III, Sección I).
- 3.1.2
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.1
- 3.2.7

* Método recomendado

- 3.2.7 a), c) y d) En los Estados Unidos no se requieren las limitaciones de peso de los helicópteros que figuran en 3.2.7 a), c) y d).

Capítulo 4

- 4.1.3 No se requiere que los explotadores de helicópteros proporcionen a su personal de operaciones y a sus tripulaciones de vuelo un manual de operaciones de la aeronave.
- 4.2.2 a) En los helicópteros no se requiere transportar botiquines de primeros auxilios.
- 4.2.2 b) En los Estados Unidos no existe la disposición de que los extintores de incendios una vez descargados no causen contaminación peligrosa al aire dentro del helicóptero.
- 4.2.2 c) 3) En los Estados Unidos no hay ninguna disposición respecto a los dispositivos de arnés de seguridad para impedir que interfieran con los mandos de vuelo en caso de que un piloto resulte incapacitado.
- 4.2.3 En los Estados Unidos no se requiere transportar manuales de operaciones a bordo de los helicópteros. Sin embargo, deben estar disponibles en el helicóptero los manuales de vuelo.
- 4.3 No se requiere en helicópteros multimotores de turbina que tengan una configuración de 20 o más asientos de pasajeros, transportar uno o más registradores de vuelo. Los helicópteros multimotores de turbina que se incorporen al registro de los Estados Unidos después del 1 de octubre de 1991 con una configuración de 10 a 19 asientos de pasajeros deben tener uno o más registradores de vuelo.
- 4.3.3.1 No se requieren registradores de datos de vuelo en todas las aeronaves que satisfagan este criterio de peso. Solamente los helicópteros con 10 a 19 asientos que se inscriban en el registro de los Estados Unidos después del 11 de octubre de 1991 deben estar equipados con el registrador de datos de vuelo especificado en 4.3.3.1.
- 4.3.3.2*
- 4.3.5.1 En los Estados Unidos la fecha de entrada en vigor de la norma para FDR/CVR es el 11 de octubre de 1991, y el requisito se basa en el número de pilotos o en el número de asientos de pasajeros y no en el peso. En los Estados Unidos no se exige que la velocidad del rotor principal se registre en el CVR si no se ha instalado un FDR.
- 4.3.5.2
- 4.3.6 En los Estados Unidos se exigen registradores de la voz en el puesto de pilotaje en todos los giroaviones multimotores de turbina que tengan una configuración de 20 o más asientos de pasajeros y en todos los giroaviones multimotores de turbina que tengan una configuración de seis o más asientos de pasajeros y para los cuales se requieran dos pilotos en virtud de la certificación de las normas de funcionamiento.
- 4.4.2 En los Estados Unidos no se exige que los helicópteros en vuelos VFR cuando se realizan como vuelos controlados estén equipados de conformidad con los requisitos para helicópteros que realicen operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos.
- 4.5.1 No se requiere que los helicópteros que vuelen sobre extensiones de agua en operaciones de transporte de pasajeros estén certificados para amaraje forzoso sino solamente que estén equipados con dispositivos de flotación.
- 4.5.2.1 b) y c) Solamente se requieren balsas salvavidas y dispositivos de señales pirotécnicas para vuelos a grandes distancias sobre el agua; es decir con respecto a los helicópteros un vuelo sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la costa más cercana y a más de 50 NM desde una estructura para helicópteros mar adentro.

* Método recomendado

- 4.5.2.3 En los Estados Unidos no se especifican ni restringen las operaciones de helicópteros en base a una clase o categoría de performance (véase la definición de clase de performance en el Anexo 6, Parte III, Sección I).
- 4.5.2.4
- 4.5.2.6* En los Estados Unidos no se requiere que puedan desplegarse por telecontrol por lo menos el 50% de las balsas salvavidas.
- 4.5.2.7* En los Estados Unidos no se requiere que las balsas salvavidas que no puedan desplegarse por telecontrol estén equipadas con algunos medios de despliegue con ayudas mecánicas.
- 4.5.2.8* En los Estados Unidos no se requiere que los helicópteros respecto a los cuales se expidió por primera vez antes del 1 de enero de 1991, el certificado de aeronavegabilidad individual cumplan con las disposiciones de 4.5.2.6 y 4.5.2.7 a más tardar el 31 de diciembre de 1992.
- 4.6 No se requiere que los helicópteros que realizan operaciones sobre zonas terrestres designadas, tales como zonas en las que sería especialmente difícil la búsqueda y salvamento, estén equipados con dispositivos de señalización o equipo salvavidas. En los Estados Unidos no se designan las zonas en las que las operaciones de búsqueda y salvamento serían especialmente difíciles y, por lo tanto, no se requiere tal equipo adicional.
- 4.7 En los helicópteros no se requiere transportar transmisores de localización de emergencia.
- 4.10.1 En los Estados Unidos no se exige que todos los helicópteros que realizan operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos estén equipados con dos baroaltímetros de precisión.
- 4.11.1 c) Solamente se requiere un faro de aterrizaje para operaciones que se realicen por la noche por arrendamiento.
- 4.11.2* No se requiere en los helicópteros transportar un faro orientable.
- 4.12* No se requiere el radar meteorológico de a bordo para todos los helicópteros que transporten pasajeros. En los Estados Unidos solamente se requiere que los helicópteros con una configuración de 10 o más asientos estén dotados de equipo de detección de tormentas a bordo.
- 4.15 No se requieren transpondedores de notificación de la altitud de presión en helicópteros cuando el control de tránsito aéreo autorice desviaciones o cuando no se requieran según la clasificación del espacio aéreo.
- 4.16 En los Estados Unidos no se requiere que los miembros de la tripulación en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen mediante micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel/altitud de transición.

Capítulo 5

- 5.2.1 En los Estados Unidos no se exige que un helicóptero esté provisto de equipo de navegación de conformidad con los tipos RNP de navegación dentro de los Estados Unidos. Sin embargo, En los Estados Unidos se proporciona información y las especificaciones de operaciones para requisitos de vuelos IFR cuando los explotadores de los Estados Unidos y sus aeronaves realicen operaciones en el espacio aéreo europeo designado para navegación de área básica (RNP-5 y 10).

* Método recomendado

Capítulo 6

- 6.1 Todos los helicópteros de los Estados Unidos empleados en transporte aéreo comercial están certificados para vuelos de transporte aéreo complementario o a solicitud. El mantenimiento en los helicópteros de los Estados Unidos para transporte aéreo complementario y a solicitud puede realizarse ya sea a cargo de una organización de mantenimiento aprobada, un mecánico certificado o por personas bajo la supervisión de un mecánico certificado.
- 6.3 En los Estados Unidos no se requiere un programa de instrucción de mantenimiento del explotador en el que se incluya la instrucción en conocimientos y pericia relacionados con la actuación humana.
- 6.8.2 En los Estados Unidos se requiere conservar los registros del trabajo realizado hasta que éste se repita, sea sustituido por otro trabajo, o durante un año después de la realización del trabajo.

Capítulo 7

- 7.1.2 No se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo sean titulares de una licencia independiente para el manejo de la radio.
- 7.4.1 En los requisitos de experiencia reciente de los Estados Unidos para pilotos no se especifica que esa experiencia sea en el mismo tipo de helicóptero que se utilizará en una operación particular.
- 7.4.2
- 7.4.3.2 No se requiere que los pilotos de helicópteros demuestren al explotador conocimientos adecuados de las esferas concretas descritas en 7.4.3.2
- 7.4.3.3 En los Estados Unidos no existe el requisito de que el piloto al mando en operaciones de helicópteros comerciales no regulares realice una aproximación real a cada helipuerto de aterrizaje en una ruta mientras estén acompañados de un piloto calificado para tal helipuerto.
- 7.4.4 En los Estados Unidos no se requiere que el segundo piloto demuestre su competencia dos veces durante un período de un año, ya sea ante un piloto inspector del explotador o ya sea ante un representante del Estado del explotador.
- 7.5 La práctica de los Estados Unidos es la de exigir un segundo conjunto de lentes correctivas solamente cuando la agudeza visual de un miembro de la tripulación de vuelo exija imponer una limitación en el certificado médico del piloto.

Capítulo 8

- 8.1 La FAA no exige que los explotadores de helicópteros empleen un encargado de operaciones de vuelo o un despachador de vuelo con licencia para operaciones de helicópteros.
- 8.2* La FAA no tiene requisitos de conocimientos específicos para los encargados de operaciones de vuelo o los despachadores de vuelo empleados por un explotador de helicópteros.
- 8.3* La FAA no tiene requisitos específicos relativos a familiarizarse con todas las características para los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo empleados por un explotador de helicópteros.
- 8.4* La FAA no tiene ningún requisito respecto a asignaciones del encargado de operaciones de vuelo o del despachador de vuelo después de 12 meses consecutivos en los que haya dejado de prestar sus servicios.

* Método recomendado

Capítulo 9

- 9.4.1* En el manifiesto de carga (equivalente en los Estados Unidos al libro de a bordo) no se incluyen los elementos de hora de salida y de llegada, naturaleza del vuelo, incidentes, o firma de la persona a cargo.
- 9.4.2* No se requiere hacer con tinta o con lápiz tinta las anotaciones en el manifiesto de carga (equivalente En los Estados Unidos al libro de a bordo)
- 9.4.3* En los Estados Unidos se requiere conservar por 30 días y no por seis meses el manifiesto de carga (equivalente en los Estados Unidos al libro de a bordo).
- 9.5 En los Estados Unidos no se exige que el explotador mantenga una lista del equipo de emergencia y de supervivencia transportado a bordo de cualesquiera de sus helicópteros en operaciones de navegación aérea internacional.

Capítulo 11

- 11.1 No se requiere transportar a bordo de la aeronave una lista de verificación en la que se incluyan los procedimientos por seguir en la búsqueda de una bomba sospechosa. En los Estados Unidos se exige que los miembros de la tripulación estén entrenados en cuanto a tratar con explosivos que pudieran encontrarse a bordo de una aeronave pero en ello no se incluye necesariamente la instrucción sobre la forma de búsqueda de un explosivo.
- 11.2.1 En los Estados Unidos no se exige que el explotador establezca y mantenga un programa de instrucción que permita a los miembros de la tripulación actuar de la forma más adecuada para reducir a un mínimo las consecuencias de actos de interferencia ilícita.
- 11.3 No se exige que el piloto al mando presente sin demora un informe de un acto de interferencia ilícita a la autoridad local designada.

SECCIÓN III**Capítulo 1**

- 1.1.5* No se exige que el piloto al mando tenga disponible a bordo la información esencial del helicóptero relativa a servicios de búsqueda y salvamento.

Capítulo 2

- 2.3.1 No se requiere que el piloto al mando se asegure de que los miembros de la tripulación y los pasajeros sean familiarizados, mediante instrucciones verbales o por otros medios, respecto a la ubicación y uso de salidas de emergencia, chalecos salvavidas, equipo de suministro de oxígeno u otro equipo de emergencias previsto para uso individual.
- 2.3.2 No se requiere que el piloto al mando se asegure de que todas las personas a bordo son conscientes de la ubicación y de la forma general de utilizar el equipo principal de emergencia transportado para uso colectivo.
- 2.4 e) No se requiere específicamente que el piloto al mando, antes del inicio del vuelo, se manifieste satisfecho de que toda la carga transportada está debidamente sujeta.

* Método recomendado

- 2.6.2.1 No se requiere que haya un helipuerto de alternativa de destino cuando las condiciones meteorológicas en el helipuerto de aterrizaje previsto hayan sido pronosticadas con un techo por lo menos de 2 000 ft (6 096 m) y una visibilidad por lo menos de 3 millas (5 km). En los Estados Unidos se prescriben los mínimos normalizados para helipuerto de alternativa con un techo de 600 ft (183 m) y una visibilidad de 2 millas (3 km) para aproximaciones de precisión y un techo de 800 ft (244 m) y una visibilidad de 2 millas (3 km) para aproximaciones que no sean de precisión.
- 2.6.2.2 En los Estados Unidos se permite que existan las condiciones meteorológicas a la hora prevista de llegada y una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada, en lugar de dos horas.
- 2.6.2.2 a) En los Estados Unidos se permite, para poder realizar la aproximación, un techo de 2 000 ft (61 m) por encima de la mínima, en lugar de 400 ft (122 m).
- 2.7.2 En los Estados Unidos no hay ninguna disposición relativa a capacidad de performance con un motor fuera de funcionamiento.
- 2.7.3* En los Estados Unidos no hay ninguna disposición de que no se utilicen helipuertos de alternativa mar adentro cuando sea posible llevar combustible suficiente para llegar a un helipuerto de alternativa en tierra.
- 2.8.2 b) Las reservas de combustible para operaciones VFR son de 20 minutos a la velocidad normal de crucero.
- 2.8.3.1 a)
2.8.3.2 b) En los Estados Unidos no se requiere mantener una altitud especificada por encima del helipuerto de alternativa.
- 2.8.3.3 En los Estados Unidos no se permite presentar un plan de vuelo IFR cuando no se disponga de un helipuerto conveniente de alternativa. Si así lo exigen las condiciones meteorológicas en el destino, debe especificarse un helipuerto de alternativa y debe transportarse combustible de reserva para 30 minutos.
- 2.8.4 d) En los Estados Unidos no se requiere que formen parte de los cálculos requeridos de combustible y de aceite los procedimientos para el caso de pérdida de la presión de cabina, de ser aplicable, o parada de un motor en ruta.
- 2.9.1 Los requisitos de suministro de oxígeno se aplican a los miembros de la tripulación a altitudes entre 12 500 ft (3 810 m) y 14 000 ft (4 267 m). En relación con los pasajeros, el requisito se aplica a una altitud superior a 15 000 ft (4 572 m).
- 2.9.2 En los Estados Unidos no se requiere que en los vuelos de helicópteros con cabina a presión se lleve suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a una parte de los pasajeros, según las circunstancias del vuelo, en caso de pérdida de la presión, durante todo período en el que la presión atmosférica en cualquier compartimiento que ocupen sea inferior a 700 hPa.
- 2.10 En los Estados Unidos el requisito para uso de oxígeno respirable de los miembros de la tripulación de vuelo se aplica solamente a altitudes por encima de 14 000 ft (4 267 m).
- 2.11 Durante una emergencia no se exige que el piloto al mando se asegure de que todas las personas a bordo de la aeronave han sido instruidas en los procedimientos de emergencia.
- 2.14 b) No se exige específicamente que el piloto al mando interrumpa un vuelo más allá del helipuerto adecuado más cercano, cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones se vea significativamente reducida por la aminoración de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad y falta de oxígeno.

* Método recomendado

- 2.17 En los Estados Unidos no se exige que no se hagan girar los rotores del helicóptero con potencia de motor cuando no se encuentre un piloto calificado al mando.
- 2.18.1* En los Estados Unidos no existen disposiciones relativas al reabastecimiento de combustible de la aeronave cuando haya pasajeros a bordo o estén embarcando o desembarcando.
- 2.18.2* En los Estados Unidos no existe ninguna disposición para asegurar que hay comunicaciones en ambos sentidos cuando se realice el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, o que estén embarcando o desembarcando.
- 2.19 En los Estados Unidos no se requiere que todos los helicópteros en vuelo sobre el agua estén certificados para amaraje forzoso.

Capítulo 3

- 3.1 En los Estados Unidos no hay limitaciones de utilización equivalentes en relación con la masa y el ruido.
- 3.3 En los Estados Unidos no se especifican ni se restringen las operaciones de helicópteros basándose en la clase o categoría de performance (véase la definición de *Clase de performance* en el Anexo 6, Parte III, Sección I).
- 3.4*

Capítulo 4

- 4.1.3.1 En los Estados Unidos no se exige que los helicópteros estén equipados con:
- a) un botiquín de primeros auxilios o extintores portátiles de incendios;
 - b) un asiento o litera para cada persona;
 - c) cartas de navegación aérea actualizadas y convenientes; o
 - d) fusibles eléctricos de repuesto para operaciones diurnas VFR.
- 4.1.3.2* En los Estados Unidos no se exige que los helicópteros estén equipados con códigos de señales de tierra a aire para fines de búsqueda y salvamento.
- 4.1.3.3* En los Estados Unidos solamente se exige que los helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 estén equipados con un cinturón de seguridad y un arnés de hombro para cada asiento de los ocupantes.
- 4.2.1 b) No se requiere para vuelos VFR un reloj de precisión.
- 4.2.2* En los Estados Unidos no se exige que los helicópteros en vuelos VFR, que se realicen como vuelos controlados estén equipados de conformidad con los requisitos para los helicópteros que vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos.
- 4.3.1 En los Estados Unidos no hay ninguna disposición de que los helicópteros, cuando hayan de volar sobre el agua, estén equipados con medios de flotación permanentes o rápidamente desplegados, a fin de asegurar un amaraje forzoso seguro del helicóptero en vuelo sobre el agua.

* Método recomendado

- 4.3.2.1 En los Estados Unidos no se especifica el equipo de los helicópteros en base a la clase o categoría de
4.3.2.4 performance (véase la definición de *Clase de performance* en el Anexo 6, Parte III, Sección I).
- 4.3.2.1 b) No se requiere transportar balsas salvavidas en los helicópteros que realicen vuelos sobre el agua.
- 4.3.2.5 En los Estados Unidos no se requiere que cada chaleco salvavidas y dispositivo equivalente individual de flotación, cuando se transporten de conformidad con 4.3, estén provistos de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.
- 4.3.2.6*
4.3.2.7*
4.3.2.8* No se requieren balsas salvavidas en los helicópteros que realicen vuelos sobre el agua.
- 4.4 No se requiere que los helicópteros que realizan operaciones sobre zonas terrestres designadas como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento, estén provistos con dispositivos de señales y de equipo salvavidas. En los Estados Unidos no hay zonas designadas en las que sería especialmente difícil la búsqueda y salvamento y, por lo tanto, no se requiere tal equipo adicional.
- 4.6 f) Solamente se requiere un indicador de actitud (horizonte artificial) para helicópteros que realizan operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos o cuando el helicóptero no pueda mantenerse en una actitud deseada sin referencia a uno o más de los instrumentos de vuelo.
- 4.7.1 c) Se requieren faros de aterrizaje para operaciones nocturnas solamente si el helicóptero realiza operaciones por arrendamiento.
- 4.7.1 f) No se requieren para operaciones nocturnas linternas (antorchas eléctricas).
- 4.7.2* No se requieren para operaciones nocturnas faros de aterrizaje que sean por lo menos orientables en el plano vertical.
- 4.9.3.1 En los Estados Unidos los requisitos relativos a llevar a bordo registradores de datos de vuelo no se
4.9.3.2* basan en el peso de la aeronave sino en el número de pasajeros y en la configuración de los motores.
- 4.9.9 En los Estados Unidos no hay ninguna reglamentación específica por la que se exijan verificaciones operacionales y evaluaciones de los registros del registrador de datos de vuelo y del registrador de la voz en el puesto de pilotaje para asegurarse de que los mismos continúan en condiciones de servicio. Sin embargo, En los Estados Unidos se exige que esta función de mantenimiento se realice como parte de la instrucción relativa a mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 4.10.1 En los Estados Unidos no se requieren los transmisores de localización de emergencia en los
4.10.2 helicópteros.
4.10.3
4.10.4
4.10.5
4.10.6
4.10.7*
4.10.8
- 4.11.2* Dependiendo del espacio aéreo, En los Estados Unidos se eximen las aeronaves de la aviación general de lo relativo al equipo de transpondedores.
- 4.12* En los Estados Unidos no se requiere que los miembros de la tripulación en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen mediante micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel/altitud de transición.

* Método recomendado

Capítulo 5

- 5.1.1 Excepto cuando realicen operaciones como vuelos controlados, no se requiere que los helicópteros tengan equipo de radiocomunicaciones para vuelos por la noche.
- 5.1.2 En los Estados Unidos no se requiere que el equipo de radiocomunicaciones especificado en 5.1.1 sea independiente de otro u otros hasta el punto de que la falla de uno cualquiera no acarree la falla de ningún otro.
- 5.1.4 Excepto cuando realicen operaciones como vuelos controlados, no se requiere que los helicópteros en vuelos prolongados sobre agua o vuelos en terreno no desarrollado tengan equipo de radiocomunicaciones para vuelos por la noche.
- 5.2 En los Estados Unidos no hay ningún requisito de equipo mínimo de navegación para operaciones VFR.
- 5.2.1 c) En los Estados Unidos no existe ninguna disposición que establezca que los puntos de referencia visual en vuelos VFR tengan que estar emplazados por lo menos cada 60 NM (110 km).

Capítulo 6

- 6.2.2 En los Estados se exige mantener los registros del trabajo realizado hasta que éste se repita, se supla por otro trabajo o durante un año después de que se haya realizado el trabajo.
-

SECCIÓN I**Capítulo 1**

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos.*
Operación de Categoría II (CAT II). Se definen las operaciones de Categoría II como aquéllas en las que el alcance visual en la pista no sea inferior a 300 m.

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.5 Las JAR-OPS 3.210 y 3.1040 no exigen explícitamente principios relativos a factores humanos.
- 2.2.11 No existe ningún requisito para certificación en caso de amaraje forzoso de todas los helicópteros de Categoría B, Clase de performance 3, si el vuelo se realiza sobre el agua por un máximo de 10 minutos en cada vuelo hasta una distancia segura para un aterrizaje forzoso, pero se requieren flotadores o instalación de flotación de emergencia.
- 2.3.3.1 No se requiere la presentación de un plan de vuelo operacional para cada uno de los vuelos previstos (VFR hasta un máximo de 100 km).
- 2.3.6.2 b) En lugar de transportar el 10% de combustible adicional en caso de vuelos VFR, se requiere un 5% de combustible adicional en entornos no hostiles.
- 2.3.8.2 En la JAR-OPS 3 no se describe lo relativo a helicópteros con cabina a presión.
- 2.4.7 En la JAR-OPS 3 no se establece ningún requisito oficial para la coordinación de la instrucción en vuelo con el ATS. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.5.1 En las JAR-OPS 3.085 y JAR-OPS 3.210 d) no se atiende plenamente a las obligaciones del piloto al mando. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.6.1 En la JAR-OPS 3.205 no se expresa lo relativo a esta norma explícitamente. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 2.6.2

Capítulo 3

- 3.3.2 En la JAR-OPS 3.225 no se expresa explícitamente lo relativo a esta norma . Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.

Capítulo 4

- 4.1.2 En el caso de helicópteros en vuelos VFR con un solo motor no es obligatoria la lista MEL pero se instalará todo el equipo y deberá estar en condiciones de servicio.
- 4.2.2 c) 1) y 2) No aplicable para el transporte de paracaidistas que hayan de lanzarse desde una aeronave con una capacidad máxima de 10 asientos de pasajeros.
- 4.3.1 Las JAR-OPS 3.715/3.720 no concuerdan plenamente con el texto del Anexo 6. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 4.3.3

- 4.3.2 En lugar de una duración de registro de 10 horas en el registrador de datos de vuelo, se requieren solamente ocho horas.
- 4.3.9.1 El registrador de la voz en el puesto de pilotaje puede desconectarse durante el tiempo de vuelo después de un accidente o incidente si el piloto al mando juzga que se conservan mejor los datos registrados para la investigación de accidentes o incidentes, pues, en caso contrario, pudieran borrarse automáticamente.
- 4.4.2 Solamente se requiere equipo IFR para operaciones nocturnas VFR.
- 4.10.1 c) En la JAR-OPS 3.652 c) no se requiere el contador de tambor y agujas. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 4.15 En la JAR-OPS 3.865 solamente se requiere el transpondedor de notificación de altitud de presión para operaciones VFR si el requisito fuera aplicable a la zona o ruta por la que ha de volarse. Se prevé el cumplimiento al 1 de abril de 2002.
- 4.16 En las JAR-OPS 3.650/3.652 no existe ningún requisito oficial de utilizar micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel o altitud de transición.

Capítulo 7

- 7.4.1 Puede mantenerse la experiencia reciente volando en un simulador de vuelo, calificado y aprobado para ese fin, del tipo de helicóptero que haya de utilizarse. Puede ampliarse la experiencia reciente hasta un máximo de 120 días de vuelo en línea aérea bajo supervisión de un comandante designado.
- 7.4.2
- 7.4.4 El período de validez de una verificación de la competencia del explotador es de seis meses de calendario que se suman a lo que queda del mes de expedición. Si se expide en un plazo de los últimos tres meses de calendario respecto a la validez de la verificación anterior de competencia, el período de validez se prorrogará desde la fecha de expedición hasta seis meses de calendario a partir de la fecha de expiración de la verificación anterior de competencia del explotador.
-

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.8.1 En Francia no se requiere mantener registros de aceite.
- 2.3.3.1 En la reglamentación de Francia no se incluyen requisitos concretos relativos a la firma del plan de vuelo operacional.
- 2.3.6.2 En el caso de operaciones VFR en un entorno no hostil solamente se requiere en Francia un combustible adicional del 5% en lugar del 10%.
- 2.3.6.4 En la reglamentación de Francia no se tiene en cuenta la pérdida de la presión de cabina al calcular los requisitos de combustible. No hay explotadores en Francia que utilicen helicópteros de cabina a presión.
- 2.3.7* En Francia no se prohíbe el reabastecimiento de combustible cuando los rotores estén en marcha pero se requiere que los procedimientos para hacerlo se especifiquen en el manual de operaciones.
- 2.4.9* En Francia no se requiere que el explotador especifique los procedimientos de atenuación del ruido en función del tipo de helicóptero sino que son los mismos para todos los helicópteros.
- 2.5.2 En espera de que se aplique la Subparte N de la JAR-OPS 3, no existe ningún requisito específico de que el piloto al mando se asegure de que se cumple con las listas de verificación aunque esto sea una práctica normal.

Capítulo 3

- 3.1.2 En Francia se permiten varias excepciones:
- vuelos sobre una extensión hostil de agua por un período máximo de 10 minutos durante el mismo vuelo; y
 - vuelo en un entorno hostil fuera de zonas de congestión (en helicópteros de Clase de performance 2 con una capacidad máxima de asientos de 9 pasajeros y helicópteros de Clase de performance 3 que tengan una capacidad máxima de asientos de 6 pasajeros) en determinadas condiciones.
- 3.1.4 En Francia se autorizan operaciones de helicópteros de Clase de performance 2 desde helipuertos elevados en zonas de congestión hasta el 31 de diciembre de 2009, a condición de que haya zonas de aterrizaje forzoso seguras.
- 3.1.5* En Francia se autorizan los vuelos desde helipuertos elevados en un entorno no hostil con un tiempo de exposición a falla de un motor, durante el despegue o aterrizaje, hasta el 31 de diciembre de 2009.
- 3.2.7.1.2 Hasta el 31 de diciembre de 2004, los explotadores franceses pueden obtener una autorización especial para vuelos de servicios médicos de emergencia con las fases de despegue y de aterrizaje por encima de un entorno hostil (ninguna posibilidad de aterrizaje forzoso).
- 3.2.7.1.3 En Francia no existe ningún requisito particular relativo a la capacidad de franquear obstáculos a lo largo de la trayectoria de vuelo.
- 3.2.7.2.1 En Francia no se tiene en cuenta la falla de dos motores. Ningún explotador de Francia utiliza helicópteros que tengan más de dos motores.

* Método recomendado

- 3.2.7.3.2 Hasta el 31 de diciembre de 2004, los explotadores de Francia pueden obtener una autorización especial para vuelos de servicio médico de emergencia, con las fases de despegue y de aterrizaje sobre un entorno hostil (ninguna posibilidad de aterrizaje forzoso).
- 3.2.7.3.3 En Francia no existe ningún requisito específico para franquear obstáculos en la trayectoria de aproximación.
- 3.3.2 En Francia no existe ningún requisito normativo de tener en cuenta la exactitud de las cartas.

Capítulo 4

- 4.2.2 En Francia no se requieren fusibles eléctricos de repuesto.
- 4.3.1.5 Todavía no se han incorporado a la reglamentación de Francia las disposiciones relativas al registro de comunicaciones de enlace de datos.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.5.2
- 4.3.1.7 En la lista de parámetros exigidos por la reglamentación de Francia no se cumplen plenamente los requisitos del Anexo 6.
- 4.3.2 En Francia se exige un tiempo de registro de cinco horas para helicópteros certificados antes del 1 de agosto de 1999 y de ocho horas para los certificados en fecha posterior.
- 4.3.3.2* En Francia se exige un registrador de datos en helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea inferior a 7 000 kg en los siguientes casos:
- helicópteros de una masa máxima certificada de despegue de más de 2 730 kg y certificados el 1 de agosto de 1999 o en fecha posterior; y
 - helicópteros con más de nueve asientos de pasajeros y certificados entre el 1 de enero de 1989 y el 31 de julio de 1999.
- 4.3.4 Todavía no se ha incorporado a la reglamentación de Francia este requisito.
- 4.3.5.1 En Francia no se exige un registrador de la voz en el puesto de pilotaje para helicópteros de una masa superior a 7 000 kg y con una capacidad de asientos inferior a 10 pasajeros certificados antes del 1 de agosto de 1999.
- 4.3.5.2 En Francia solamente se requiere un registrador de la voz en el puesto de pilotaje para helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3 180 kg y hasta e incluso 7 000 kg, si hubieran sido certificados el 1 de agosto de 1999 o en fecha posterior.
- 4.3.6 En Francia no se requieren registradores de la voz en el puesto de pilotaje en helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 7 000 kg o con una capacidad de menos de 10 asientos de pasajeros si los helicópteros hubieran sido certificados antes del 1 de agosto de 1999.
- 4.3.7.3 En Francia solamente se exige una hora de tiempo de registro en los registradores de la voz en el puesto de pilotaje.
- 4.3.9.1 En Francia no hay requisitos específicos relativos a la desconexión de los registradores de vuelo.

* Método recomendado

- 4.4.2 En Francia no hay requisitos específicos relativos a vuelos VFR que realicen operaciones como vuelos controlados, excepto que se sigan los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.
- 4.7.1 En Francia no se exige llevar a bordo de las balsas salvavidas un transmisor de localización de emergencia (ELT).
- 4.10.1 En la reglamentación de Francia no se exige ningún tipo específico de presentación o de altímetros.
- 4.10.1 f) En Francia solamente se exigen indicadores de actitud cuando se realicen operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos con un solo piloto.
- 4.12* En Francia solamente se exige el radar meteorológico para helicópteros con una capacidad de más de nueve asientos de pasajeros.
- 4.16 En Francia no hay ningún requisito específico relativo al uso de micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel/altitud de transición.

Capítulo 7

- 7.4.3.5 En espera de que se aplique la Subparte N de la JAR-OPS 3, Francia no tiene ningún requisito específico relativo a calificación de ruta.
- 7.4.4 En espera de la aplicación de la Subparte N de la JAR-OPS 3, en Francia se requiere una verificación de competencia en línea y fuera de línea una vez al año.

Capítulo 8

- 8.4* En Francia no hay ningún requisito específico relativo a experiencia reciente de encargados de operaciones de vuelo.

Capítulo 10

- 10.3 En espera de la adopción de la reglamentación de la Comunidad Europea, en Francia no hay ningún requisito específico relativo a la capacitación de la tripulación de cabina en cuanto a conocimientos en materia de actuación humana.

SECCIÓN III

Capítulo 2

- 2.6.3.1 En Francia no hay ningún requisito específico relativo a la continuación de un vuelo en base a las condiciones meteorológicas del helipuerto de aterrizaje previsto o del helipuerto de alternativa.
- 2.7.1 b) 2) y 3) En Francia no se exige la existencia de un procedimiento prescrito de aproximación por instrumentos para helipuertos aislados ni la determinación de un punto de no retorno (PNR) cuando se prescinde de la determinación por la necesidad de un aeródromo de alternativa.
- 2.7.2 En Francia no se imponen restricciones al uso de helipuertos de alternativa mar adentro.

* Método recomendado

- 2.8.3.3 Para helicópteros ligeros (masa máxima certificada de despegue inferior a 2 730 kg y capacidad máxima para cinco pasajeros), Francia no exige una reserva de combustible de dos horas en un vuelo hacia un helipuerto aislado.
- 2.8.4 Para helicópteros ligeros (masa máxima certificada de despegue inferior a 2 730 kg y capacidad máxima para cinco pasajeros), la reglamentación de Francia no especifica los parámetros que han de tenerse en cuenta al calcular las necesidades de combustible. Para helicópteros pesados, la pérdida de presionización no se tiene en cuenta (no se realizan en Francia operaciones con helicópteros de cabina a presión).
- 2.9.1 En Francia solamente se exige transportar oxígeno:
- para la tripulación, si el nivel de vuelo es superior al FL 125 (3 800 m); y
 - para los otros ocupantes, si el nivel de vuelo es superior al FL 145 (4 400 m)
- 2.10 En Francia solamente se requiere transportar oxígeno respirable para uso de un solo piloto.
- 2.17 En Francia no se exige que se hagan girar los rotores del helicóptero con potencia de motor sólo con un piloto calificado al mando.
- 2.19 En Francia se exige que cualquier helicóptero pesado (masa máxima certificada de despegue de más de 2 730 kg o capacidad máxima para seis o más pasajeros) sea certificado para amaraje forzoso o equipado de la función de flotación de emergencia:
- para Clase de performance 1, si el helicóptero está a más de 10 minutos de tiempo de vuelo de la costa; y
 - para Clase de performance 2 ó 3, si el helicóptero está más alejado de la costa que la distancia de aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad.

Capítulo 3

- 3.4* En Francia no se prohíbe que los helicópteros ligeros de Clase de performance 3 (masa máxima certificada de despegue inferior a 2 730 kg y capacidad máxima para cinco pasajeros), despeguen de helipuertos elevados o de heliplataformas.

Capítulo 4

- 4.1.3.1 a), b) y e) En Francia no se exige que los helicópteros ligeros (masa máxima certificada de despegue inferior a 2 730 kg y capacidad máxima para cinco pasajeros) transporten un botiquín de primeros auxilios o un extintor de incendios, a no ser que sea durante vuelos sobre extensiones de agua o zonas designadas terrestres. Solamente se requieren los fusibles para vuelos nocturnos.
- 4.1.3.2* En Francia no se exige que los helicópteros estén equipados con las claves de señales de tierra a aire para búsqueda y salvamento excepto en vuelos por encima de zonas terrestres designadas.
- 4.1.3.3* En Francia no se exige que los helicópteros más antiguos estén equipados con un arnés de seguridad.
- 4.2.1 b) En Francia no se exige que los helicópteros ligeros (masa máxima certificada de despegue inferior a 2 730 kg y capacidad máxima para cinco pasajeros) en vuelos VFR transporten un reloj de precisión.

* Método recomendado

- 4.2.2* En Francia no hay requisitos específicos para vuelos VFR controlados excepto los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.
- 4.3.2.6* En Francia no existe el requisito de telecontrol o despliegue con ayuda mecánica de las balsas salvavidas.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
- 4.7.1 En Francia no se exige que los helicópteros que realizan vuelos VFR nocturnos estén equipados con un reloj de precisión, termómetro, desengelmiento del tubo pitot o luces en el compartimiento de los pasajeros.
- 4.9.1.5 Todavía no se han incorporado a la reglamentación de Francia los requisitos relativos a comunicaciones de enlace de datos.
4.9.1.5.1
4.9.1.5.2
- 4.9.1.7 En la lista de parámetros requeridos por la reglamentación de Francia no se cumple plenamente con los requisitos del Anexo 6.
- 4.9.2 En Francia se exige un tiempo de registro de cinco horas para helicópteros certificados antes del 1 de agosto de 1999 y de ocho horas para los helicópteros certificados en fecha posterior.
- 4.9.3.2* En Francia se exige un registrador de datos para helicópteros de una masa máxima certificada de despegue inferior a 7 000 kg en las siguientes circunstancias:
- helicópteros de una masa máxima de despegue de más de 2 730 kg y certificados el 1 de agosto 1999 o en fecha posterior; y
 - helicópteros con una capacidad para más de nueve pasajeros y certificados después del 1 de enero de 1989.
- 4.9.4.1 En Francia se requiere un tiempo de registro de cinco horas para helicópteros certificados antes del 1 de agosto de 1999 y ocho horas para los certificados en fecha posterior.
- 4.9.5.1 En Francia no se exige un registrador de la voz en el puesto de pilotaje para helicópteros de más de 7 000 kg y para helipuertos de capacidad para menos de 10 pasajeros certificados antes del 1 de agosto de 1999.
- 4.9.5.2* En Francia no se exige un registrador de la voz en el puesto de pilotaje para helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 3 180 kg e incluso 7 000 kg, a no ser que hubieran sido certificados el 1 de agosto de 1999 o en fecha posterior.
- 4.9.6.2* En Francia se exige solamente una hora de tiempo de registro para los registradores de la voz en el puesto de pilotaje.
4.9.6.3
- 4.9.8.1 En Francia no hay requisitos específicos relativos a desconectar los registradores de vuelo.
- 4.11.1 En condiciones VFR, no se requiere en Francia el transporte sistemático de un transpondedor, a no ser que lo exijan los servicios de control.
4.11.2*
- 4.12* En Francia no hay ningún requisito específico relativo a la utilización de micrófonos de vástago o laringófonos por debajo del nivel/altitud de transición.

* Método recomendado

Capítulo 6

6.1.3 En Francia se permite que el visto bueno de mantenimiento sea firmado por una persona que no sea titular de licencias de conformidad con el Anexo 1 y para operaciones de mantenimiento que se realicen fuera del marco aprobado en los siguientes casos:

- mantenimiento básico; y
- mantenimiento de aeronaves ligeras con un certificado restringido que no esté en cumplimiento con el Anexo 8.

En tales casos la validez del certificado de aeronavegabilidad está limitada a seis meses.

APÉNDICE

5.16 En espera de la aplicación de la Subparte N de la JAR-OPS 3, la reglamentación de Francia relativa al
14 contenido del manual de operaciones no incluye disposiciones específicas relativas a:

- familiarización con la ruta y el punto de destino; y
- capacitación de la tripulación de cabina en factores humanos.

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.7.1 a No se aplica. En el Estado no hay helipuertos especializados.
2.2.7.3
- 2.3.4.2 No se aplica. En el Estado no hay helipuertos mar adentro.
2.3.4.3*
- 2.3.7* No se aplica. No se permite en virtud de la reglamentación vigente.
- 2.3.8.1 No se aplica.
2.3.8.2
- 2.4.6* No se aplica.
- 2.6.1 No se aplica. El sistema actualmente en uso no emplea los servicios de despachadores de vuelo.
2.6.2

Capítulo 3

- 3.1.4 No se aplica. En el Estado no hay en la actualidad ningún helipuerto elevado.
3.1.5*

Capítulo 4

- 4.3.1.3 No se aplica. Ningún giroavión que realiza actualmente operaciones en el Estado está equipado de
4.3.1.4* registradores de datos de vuelo.
- 4.3.1.6* No se aplica.
4.3.3.2*
4.3.5
4.3.6
4.3.7.2*
4.5.1
4.5.2.1 a
4.5.2.5
4.5.2.6*
4.5.2.7*
4.5.2.8*
- 4.6 No se aplica. No hay zonas terrestres designadas por el Estado como zonas en las que serían
especialmente difíciles las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 4.7.1 No se aplica.
4.7.2
4.7.3
4.7.4 No se aplica.
4.7.7*

* Métodos recomendado

4.8.1 a No se aplica.
4.8.3
4.8.4*
4.12*
4.13
4.14.1
4.14.2

Capítulo 7

7.5 No se aplica.

Capítulo 8

8.2* No se aplica. En el sistema actualmente vigente no se utilizan los servicios de despachadores de vuelo.

Capítulo 10

10.1 a No se aplica. En el Estado no hay ningún giroavión que requiera el uso de personal auxiliar de a bordo.
10.4

SECCIÓN III

No se aplica. En el Estado no hay ningún giroavión de la aviación general que realice operaciones internacionales.

* Método recomendado

30/9/02

SECCIÓN II

Capítulo 4

4.5.2.6* No es posible en la actualidad tener en la India un requisito para el despliegue del 50% de balsas salvavidas por telecontrol en los helicópteros.

* Método recomendado

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.3.2 Se permite que los rotores continúen funcionando mientras el piloto abandona la aeronave para fines de carga y de descarga, etc.
- 2.2.11 No hay ningún requisito de certificación para amaraje forzoso si el helicóptero está adecuadamente equipado para amaraje de emergencia.
- 2.3.4.3* Puede utilizarse un helipuerto de alternativa mar adentro para permitir una mejora de la carga de pago.
- 2.3.6.2 No se requiere incluir reservas del combustible del 10% adicional.
- 2.3.6.3.2 En la reglamentación de Noruega no se especifica la altitud para calcular el combustible en espera.
- 2.6 En la reglamentación de Noruega no se prevén encargados de operaciones de vuelo.

Capítulo 3

- 3.1 Los helicópteros multimotores no se subdividen según clases de performance.
- 3.1.2 Las restricciones del párrafo 3.1.2 solamente se aplican a operaciones normales de transporte de pasajeros.

Capítulo 4

- 4.1.2 Sólo se requiere una lista MEL para helicópteros multimotores.
- 4.3.3 No se requieren registradores de datos de vuelo.
- 4.3.5 No se requiere registrar la velocidad del rotor principal.
- 4.3.6 No se requiere registrar la velocidad del rotor principal.
- 4.4.1 No se requiere que el baroaltímetro sea de precisión.
- 4.4.2 En la reglamentación de Noruega no hay ningún requisito de transportar equipo para IFR en vuelos VFR controlados.
- 4.5.1 a) En la reglamentación de Noruega no se especifica un límite de tiempo.

Capítulo 5

- 5.2.1 b) En la reglamentación de Noruega no hay ningún requisito relativo a operaciones de helicópteros en función de RNP.

* Método recomendado

SECCIÓN I

Capítulo 1

Definiciones

Miembro de la tripulación. Persona transportada en una aeronave que sea:

- a) empleada, ocupada o contratada por el explotador de la aeronave; o
- b) transportada por el solo objetivo de recibir o impartir instrucción en el mando y navegación de la aeronave; o
- c) una persona que ejerza una función según la cual esa persona esté debidamente autorizada por escrito a ejercer esas funciones por el director, en virtud de la ley o de la reglamentación establecida en el marco de la ley; o
- d) un examinador de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación al que el explotador asigna funciones en una aeronave durante el tiempo de vuelo como piloto o como mecánico de vuelo.

Operaciones de la aviación general. En el sistema de aviación civil de Nueva Zelandia la expresión genérica “aviación general” puede incluir operaciones comerciales. En tales casos se aplican, según corresponda, las disposiciones más rigurosas del Anexo 6, Parte II.

Piloto al mando. En relación con cualquier aeronave, significa el piloto que tiene la responsabilidad de las operaciones y de la seguridad de la aeronave.

Tiempo de vuelo — helicópteros. El tiempo total desde el momento en que en la aeronave se pone por primera vez en movimiento por su propia potencia con el propósito de despejar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

SECCIÓN II

Capítulo 1

1.1.5 No se aplica.

Capítulo 2

2.2.3.2 No se aplica.

2.2.4

2.2.5 CAR 91.22 — Equipo de vuelo e información para operaciones:

- b) Todo piloto al mando de una aeronave cuya MCTOW sea superior a 5 700 kg, o que tenga una capacidad certificada de 10 o más asientos de pasajeros, exigirá que los miembros de la tripulación de vuelo utilicen una lista de verificación del puesto de pilotaje que cubra los procedimientos normales y de emergencia para las operaciones de la aeronave de conformidad con el manual de vuelo de la aeronave.

2.2.6 El Estado establece las altitudes mínimas de vuelo.

2.2.7.1 El Estado prescribe las mínimas de utilización.

- 2.2.11 No se aplica.
- 2.3.1 Se satisfacen las normas aunque la certificación no es un requisito.
- 2.3.4.1 Se requiere un aeródromo de alternativa a no ser que:
- El aeródromo de aterrizaje previsto tenga un procedimiento de aproximación por instrumentos normalizado y por lo menos una hora antes y una hora después de la hora estimada de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto, las condiciones meteorológicas notificadas o pronosticadas sean tales que el techo en el aeródromo de aterrizaje previsto sea por lo menos de 1 000 ft (305 m) por encima de las mínimas prescritas para el procedimiento por instrumentos que ha de utilizarse y la visibilidad sea por lo menos de 5 km.
- 2.3.4.2 No se aplica.
- 2.3.4.3*
- 2.3.6.2 Veinte minutos o para vuelos de menos de 20 minutos, un período igual al tiempo de vuelo previsto.
- 2.3.6.3.3 No se aplica.
- 2.4.3
- 2.4.4 CAR 91.205 — Miembros de la tripulación en estaciones. La CAR solamente se refiere al despegue y al aterrizaje.
- 2.6 No se aplica.

Capítulo 3

- 3.1.2 No se aplica.
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.7.1
- 3.2.7.2
- 3.2.7.3
- 3.3.2 No se requiere en función de la reglamentación.

Capítulo 4

- 4.2.2 a) Se aplica con aeronaves que tengan una capacidad certificada de 10 o más asientos de pasajeros.
- 4.2.2 c) Arnés de hombros (además del cinturón de seguridad) para cada asiento de la tripulación de una aeronave que tenga una capacidad de 10 o más asientos de pasajeros o para vuelos a baja altura o para instrucción en vuelo.
- 4.2.2 c) 3)* No se aplica.
- 4.2.4
- 4.3.4 Cuando el manual de vuelo del helicóptero exija dos o más miembros de la tripulación de vuelo y el helicóptero tenga una capacidad certificada de 10 o más asientos, excluidos los asientos requeridos para pilotos.
- 4.3.5

* Método recomendado

- 4.5.1 Para helicópteros de un solo motor que realicen operaciones a más de 10 NM de distancia en autorrotación desde la costa. También se requiere que los ocupantes lleven indumentaria de inmersión.
- 4.5.2.1 CAR 91.525 — Vuelos sobre el agua: ... b) para monomotores en vuelos a una distancia de más de 100 NM de la costa.
- a) CAR 135.87 a) 2) a una distancia de más de 10 NM en autorrotación desde la costa;
 - b) CAR 135.87 a) 1) a una distancia de más de 10 NM en autorrotación desde la costa; y
 - c) no se aplica.
- 4.5.2.2 CAR 135.87 a) 2) a una distancia de más de 10 NM en autorrotación desde la costa.
- 4.5.2.4 No se aplica.
- 4.5.2.6*
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.6 No hay ningún requisito de contar con medios de supervivencia.
- 4.7.1 CAR 91.525 — Vuelos sobre al agua: a) 3) para monomotores en vuelos a una distancia de más de 100 NM de la costa.
- 4.10.2 No se aplica.
- 4.11.2*
- 4.12*
- 4.13
- 4.14.2
- 4.16

Capítulo 6

- 6.3.1 No se incluye el requisito de observar los principios relativos a factores humanos.

Capítulo 7

- 7.3 No se incluyen los requisitos relativos a factores humanos.
- 7.4.2 CAR 61.37: La experiencia reciente de vuelo solamente se aplica al piloto al mando.
- 7.4.3.3 El requisito es para uno o más aterrizajes en un aeródromo que represente a las operaciones que han de realizarse, en lugar de una aproximación real en cada helipuerto de aterrizaje en la ruta.

Capítulo 8

No se aplica.

Capítulo 9

- 9.4.2* No se aplica.

* Método recomendado

Capítulo 10

10.4 No está regido por el reglamento de aviación civil. Se establece la limitación por acuerdo industrial.

Capítulo 11 No se aplica.

SECCIÓN III

Aviación general En el sistema de aviación civil de Nueva Zelandia la expresión “aviación general” puede incluir operaciones comerciales. En tales casos se aplican según corresponda las disposiciones más rigurosas del Anexo 6, Parte III, Sección II.

Capítulo 1

1.1.5* No se aplica.

Capítulo 2

2.6.2 91.405 — Requisito de aeródromo de alternativa en vuelos IFR:

- a) Cada piloto al mando de una aeronave que realice operaciones IFR preverá por lo menos la existencia de un aeródromo de alternativa a no ser que:
 - 1) el aeródromo de aterrizaje previsto tenga un procedimiento de aproximación por instrumentos normalizado prescrito en virtud de la Parte 97; y
 - 2) por lo menos una hora antes y una hora después de la hora estimada de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto, los informes meteorológicos o los pronósticos meteorológicos, o una combinación de ambos, indiquen en la hora de presentación del plan de vuelo que:
 - i) el techo en el aeródromo será por lo menos de 1 000 ft (305 m) por encima de los mínimos prescritos en virtud de la Parte 97 para el procedimiento por instrumentos que sea probable haya de utilizarse; y
 - ii) la visibilidad será por lo menos de 5 km.
- b) El piloto al mando de una aeronave al que se exija prever un aeródromo de alternativa en virtud del párrafo a) no incluirá en la lista ningún aeródromo como de alternativa en el plan de vuelo IFR a no ser que los pronósticos meteorológicos en la hora de presentar el plan de vuelo indiquen que, a la hora estimada de llegada al aeródromo de alternativa, el techo y la visibilidad en ese aeródromo serán iguales o superiores a los siguientes mínimos meteorológicos:
 - 1) si se ha prescrito un procedimiento de aproximación por instrumentos con mínimos de alternativa en virtud de la Parte 97 para el aeródromo, los mínimos del aeródromo de alternativa especificados para ese procedimiento de aproximación por instrumentos; o
 - 2) si se ha prescrito en virtud de la Parte 97 un procedimiento de aproximación por instrumentos sin mínimos de alternativa, los siguientes mínimos:

* Método recomendado

- i) para un procedimiento de aproximación por instrumentos un techo de 600 ft (183 m) y una visibilidad de 3 000 m; y
 - ii) para un procedimiento de aproximación que no sea de precisión, un techo de 800 ft (244 m) o de 200 ft (61 m) por encima de la MDA, de ambos valores el mayor, y visibilidad de 4000 m o de 1 500 m más los mínimos prescritos de ambos valores el mayor; y
- 3) si no se ha prescrito en virtud de la Parte 97 para el aeródromo de alternativa ningún procedimiento de aproximación por instrumentos, el techo y los mínimos de visibilidad prescritos en la Subparte D para operaciones VFR, a fin de descender por debajo de la altitud mínima para los vuelos IFR prescritos en virtud de 91.423.
- c) El piloto al mando de una aeronave al que se exija prever un aeródromo de alternativa en virtud del párrafo a) no incluirá en la lista ningún aeródromo como de alternativa en el plan de vuelo IFR, a no ser que el aeródromo de alternativa esté equipado con un suministro secundario de energía eléctrica para:
- 1) ayudas electrónicas para la navegación que hayan de utilizarse; y
 - 2) en operaciones nocturnas, iluminación de noche del aeródromo.
- (Hasta que la Parte 97 entre en vigor, los procedimientos de aproximación por instrumentos se prescriben en virtud de la Parte 19).

2.6.3.1 No se aplica.

2.6.3.2

2.6.4 Se prohíbe el despegue en condiciones VFR de una aeronave cuando haya nieve, hielo o escarcha que se adhieran a las alas, estabilizadores o superficies de mando.

El piloto al mando de una aeronave en operaciones IFR no realizará el vuelo de una aeronave hacia condiciones de engelamiento conocidas o pronosticadas, a no ser que la aeronave esté certificada con equipo antihielo para vuelos en la clase de condiciones de engelamiento conocidas.

2.7.1 CAR 91.405 — Requisitos del aeródromo de alternativa para IFR:

- a) a no ser que el aeródromo de aterrizaje previsto tenga un procedimiento de aproximación por instrumentos normalizados y por lo menos una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto, los informes meteorológicos o los pronósticos meteorológicos o una combinación de ambos indiquen a la hora de presentar el plan de vuelo que:
 - i) el techo en el aeródromo será por lo menos de 1 000 ft (305 m) por encima de los mínimos prescritos en virtud de la Parte 97 para el procedimiento por instrumentos que probablemente haya de utilizarse;
 - ii) la visibilidad será por lo menos de 5 km.

2.7.3* No se aplica.

2.8.2 CAR 91.305 — Requisitos de combustible para vuelos en condiciones VFR:

* Método recomendado

b) el piloto al mando de un helicóptero no iniciará un vuelo VFR a no ser que en las condiciones meteorológicas pronosticadas, el helicóptero tenga suficiente combustible para volar hasta el primer punto de aterrizaje previsto a la velocidad prevista de crucero, y para volar:

1) por lo menos 20 minutos más; o

2) para vuelos de una duración inferior a 20 minutos, después de un período igual al tiempo previsto de vuelo.

2.8.3.1 Según la CAR 91.403 — Requisitos de combustible para vuelos en condiciones IFR:

1) cuando no se requiere un aeródromo de alternativa:

— 30 minutos a la velocidad de espera a una altura de 1 500 ft (457 m) por encima del aeródromo para aviones y helicópteros con motor de turbina.

2.8.3.2 Cuando se requiera un aeródromo de alternativa, volar desde el aeródromo de aterrizaje previsto hasta el aeródromo de alternativa y para helicópteros con motor de turbina, volar después de que hayan transcurrido 30 minutos a la velocidad de espera a una altitud de 1 500 ft (457 m) por encima del aeródromo.

2.8.3.3 No se aplica.

2.8.4

2.12*

2.13*

2.17

2.18*

2.19

Capítulo 3

3.1 c) No se aplica.

3.3

3.4*

Capítulo 4

4.1.3.1 a) CAR 91.523 — Equipo de emergencia: a) 1) para aeronaves con una capacidad de 10 asientos o más de pasajeros.

4.1.3.1 b) CAR 91.523 — Equipo de emergencia: a) 2) para aeronaves con una capacidad de 10 asientos o más de pasajeros.

4.1.3.1 d) 3) No se aplica.

d) 4)

e)

4.1.3.2* No se aplica.

4.1.3.3* CAR 91.505 — Asientos y tirantes: a) 4) para aeronaves con una capacidad de 10 asientos o más de pasajeros y para aeronaves en vuelo a poca altura.

* Método recomendado

- 4.1.4 No se aplica.
- 4.2.2* Véase 4.6
- 4.3.1 No se aplica.
- 4.3.2.1 c)
- 4.3.2.3
- 4.3.2.6*
- 4.3.2.7*
- 4.3.2.8*
- 4.6 Implantado excepto para j) un indicador de velocidad vertical de ascenso y de descenso.
- 4.7.1 Implantado excepto para c) luces de aterrizaje y e) luces en todos los compartimientos de pasajeros.
- 4.7.2* No se aplica.
- 4.8
- 4.9 No se requieren registradores de vuelo para operaciones en virtud de la Parte 91.
- 4.10.1 No se aplica.
- 4.12*

Capítulo 6

- 6.1 CAR 91.603 — Requisitos generales de mantenimiento. Excepto que en la CAR de Nueva Zelandia incumbe la obligación al “explotador”.
- En la reglamentación de aviación civil de Nueva Zelandia se define “explotador” en relación con una aeronave, como la persona que realiza el vuelo o utiliza la aeronave o que es causa o autoriza a la aeronave a volar, a ser utilizada o estar en un lugar, esté o no presente esa persona en la aeronave.
- 6.1.2 La expedición de documentos de aviación (certificado de aeronavegabilidad) es una función estatutaria del Director de aviación civil.
- 6.2.2 CAR 91.631 — Conservación de los registros por períodos de dos años o de seis meses.
- 6.2.3 En el contexto de la reglamentación de aviación civil de Nueva Zelandia el término “arrendatario”, lo mismo que el término “propietario”, significa el explotador.

Capítulo 7

- 7.1 No se aplica.

APÉNDICE

Los requisitos sobre el contenido del manual de operaciones no incluyen todos los elementos indicados en el apéndice.

* Método recomendado

SECCIÓN II**Capítulo 1**

1.1.3 La CAR 93 relega esta autoridad al ATC en lugar del piloto al mando.

1.1.6 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.

Capítulo 2

2.1.3 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.

2.2.4 Se atiende a esta norma en los manuales de operaciones de la compañía aérea. No hay ninguna legislación.

2.2.7 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se permite que un explotador establezca los mínimos de helipuerto que puedan ser distintos a los establecidos por la AAC en seguimiento de la CAR 260.

2.2.7.4* La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.

2.2.8.2 No se especifica ningún período de conservación de los datos.

2.2.11 Aunque se requiere que algunos helicópteros estén dotados de equipo de flotación aprobado, no se requiere ni se considera necesario contar con una certificación para amaraje forzoso propiamente dicha.

2.3.4.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se atiende a los helipuertos mar adentro ni a los de alternativa.

2.3.4.3*

2.3.5.4 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito, ni es necesario por lo menos en vuelos nacionales.

2.3.6.3 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se prevé esta opción, pertinente a operaciones a grandes distancias mar adentro hacia islas o heliplataformas aisladas.

2.3.7* La legislación pertinente de Papua Nueva Guinea (CAO 20.9) no atiende específicamente a operaciones de helicópteros. Lo mismo que en el párrafo 2.3.6.3.3 tal requisito puede ser pertinente cuando hay una parada de motor o no hay posibilidad de dirigirse a una heliplataforma mar adentro no es conveniente hacerlo.

2.4.3 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.

2.4.4.3 La CAR 254 solamente exige que un piloto tenga abrochados los cinturones de seguridad del asiento.

2.4.7 Esto no se atiende en la legislación de Papua Nueva Guinea.

2.4.9* La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito. Tal NAP en la forma prescrita en la AIP ha sido elaborado por la autoridad normativa más bien que por los explotadores.

* Método recomendado

Capítulo 3

- 3.1.1 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se prescribe un código detallado de performance de los helicópteros comparable al código de performance de los aviones (serie CAO 20.7)
- 3.1.2
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.1
- 3.2.2
- 3.2.7.1.1
- 3.2.7.1.2
- 3.2.7.1.3
- 3.2.7.2.1
- 3.2.7.2.2
- 3.2.7.3.1
- 3.2.7.3.2
- 3.2.7.3.3
- 3.3.1
- 3.3.2

Capítulo 4

- 4.2.4.1 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
- 4.2.4.2 Véase el 4.2.4.1.
- 4.3.1.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a un tipo específico de registrador de datos de vuelo.
- 4.3.1.5 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.6* En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
- 4.3.5.2 La CAO 20.18 solamente exige registrador de la voz en el puesto de pilotaje para aeronaves de una masa superior a 5 700 kg.
- 4.3.7.2* La CAO 20.18 solamente requiere 30 minutos.
- 4.4.2 La legislación de Papua Nueva Guinea no atiende a esta categoría de operaciones y, por lo tanto, no exige que los helicópteros en vuelos VFR estén dotados de equipo para IFR.
- 4.5.2.6* En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.11.2*
- 4.13 Papua Nueva Guinea no expide certificados de homologación en cuanto al ruido para helicópteros (ni para aviones), por lo tanto esta norma no es pertinente a los vuelos nacionales.

* Método recomendado

Capítulo 5

- 5.2.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito aunque la CAO 20.8 atiende a este
5.3 asunto hasta cierto punto.

Capítulo 6

- 6.2.4 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
6.4
6.6

Capítulo 7

- 7.4.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito, solamente para el piloto al mando.

Capítulo 9

- 9.5 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.

SECCIÓN III**Capítulo 2**

- 2.7.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se atiende ni a los helipuertos mar adentro ni a los de
2.7.3* alternativa.
- 2.8.3.3 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se prevé esta opción, pertinente para operaciones a grandes
distancias mar adentro hacia islas o heliplataformas remotas.
- 2.13* En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
- 2.15.3 La CAR 254 solamente exige que un piloto tenga abrochados los cinturones de seguridad del asiento.
- 2.18.2* Se insta a tal requisito en la CAO 20.9.

Capítulo 3

- 3.3 En Papua Nueva Guinea no se prescribe un código detallado de performance de los helicópteros.
3.4*

Capítulo 4

- 4.1.3.3* La CAR 254 solamente exige un cinturón de asiento en el arnés de seguridad.
- 4.1.4.1 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
4.1.4.2

* Método recomendado

- 4.2.2* En la legislación de Papua Nueva Guinea no se atiende a esta categoría de operaciones y, por lo tanto, no se exige que los helicópteros en vuelos VFR estén dotados de equipo para IFR.
- 4.3.2.6* En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
4.7.2*
- 4.8 Papua Nueva Guinea no expide certificados de homologación en cuanto al ruido de helicópteros (ni de aviones), por lo tanto esta norma no es pertinente a los vuelos nacionales.
- 4.9.1.2 Papua Nueva Guinea no insta a un tipo específico de registrador de datos de vuelo.
- 4.9.1.5 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.
4.9.1.5.1
4.9.1.6*
- 4.9.5.2* La CAO 20.8 solamente exige registrador de la voz en el puesto de pilotaje para aeronaves de una masa superior a 5 700 kg.
- 4.9.6.2* La CAO 20.18 solamente exige 30 minutos.

Capítulo 5

- 5.1.2 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito, aunque la CAO 20.8 atiende al asunto hasta cierto punto.
- 5.2.2 Véase el párrafo 5.1.2.
- 5.2.3 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta a tal requisito.

* Método recomendado

SECCIONES I Y II

Generalidades Respecto a las referencias al “Estado del explotador” (excepto los párrafos 2.2.6.1 y 2.2.6.2 - Altitudes mínimas de vuelo), la responsabilidad para aviones registrados en el Reino Unido incumbe al Reino Unido a no ser que se llegue a un acuerdo con otro Estado en virtud de los términos del Capítulo 3.

El Reino Unido continuará utilizando el término “peso” a no ser que el avión realice operaciones de conformidad con la JAR-OPS, cuando se utilizará el término “masa”.

SECCIÓN I**Capítulo 1**

Definiciones *Miembro de la tripulación de cabina.* En el Reino Unido continúa utilizándose la expresión “auxiliar de cabina” en lugar de “tripulación de cabina”.

Miembro de la tripulación. La definición del Reino Unido se basa en las funciones que desempeñan los miembros de la tripulación. Aunque la definición del Reino Unido es distinta es más precisa que la de la OACI.

Miembro de la tripulación de vuelo. La definición del Reino Unido se basa en las funciones que los miembros de la tripulación de vuelo desempeñan. Aunque la definición es distinta, es más precisa que la de la OACI. De hecho, con ambas definiciones se logra el mismo resultado.

Operaciones de aproximación y de aterrizaje en los que se utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. La Subparte E de la JAR-OPS 3 (Helicópteros) — es ahora el único código del Reino Unido para la política en cuanto a mínimos de utilización de aeródromo:

- a) se especifica un RVR mínimo que es:
 - 1) 50 m menos que los 550 m especificados en la definición de Categoría I de la OACI;
 - 2) 50 m menos que los 350 m especificados en la definición de Categoría II de la OACI; y
- b) no se permiten operaciones de CAT III A, B o C.

Piloto al mando. En la legislación del Reino Unido “piloto al mando” en relación con una aeronave significa una persona quien de momento está a cargo de pilotar la aeronave sin estar bajo la dirección de cualquier otro piloto en la aeronave.

Tiempo de vuelo — helicópteros. La definición del Reino Unido es distinta solamente en pequeños detalles con el tiempo de vuelo empezando cuando el helicóptero se mueve por primera vez bajo su propia potencia y termina cuando se paran los rotores.

SECCIÓN II**Capítulo 1**

1.1.6 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores establezcan un programa de prevención de accidentes y de seguridad de los vuelos.

Capítulo 2

- 2.1.2 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones esta instrucción sobre notificación sin demora de cualesquiera anomalías que puedan observarse en las instalaciones.
- 2.2.3.2 En el Reino Unido no se requiere que los explotadores especifiquen esta prohibición en los manuales de operaciones (de que los rotores estén girando bajo su propia potencia sin un piloto calificado en el mando).
- 2.2.5 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores se aseguren de que en el diseño y utilización de las listas de verificación se observen los principios relativos a factores humanos.
- 2.2.7.4* En el Reino Unido se permite convertir la visibilidad meteorológica a valores del RVR. No se prescribe ninguna visibilidad límite: si no se dispone del RVR notificado, entonces puede realizarse una aproximación si la conversión lleva a un valor equivalente del RVR que no sea inferior a los mínimos de utilización del aeródromo pertinentes.
- 2.2.11 En el Reino Unido no se requiere que todos los helicópteros que realizan operaciones sobre el agua estén certificados para amaraje forzoso pero se exige que haya otros medios de flotación.
- 2.3.4.2 En el Reino Unido no se requiere que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre el uso de helipuertos de alternativa convenientes mar adentro.
- 2.3.4.3* En el Reino Unido no se requiere que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones esta recomendación sobre el transporte de combustible que no sea la carga de pago en condiciones meteorológicas adversas para que así pueda seguidamente utilizarse un helipuerto de alternativa mar adentro.
- 2.4.7 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo y despachadores de vuelo.
- 2.5.1 En el Reino Unido se prescriben las obligaciones del piloto designado por el explotador como comandante de la aeronave que abarcan esencialmente los mismos requisitos que el texto de la OACI pero descritos de modo distinto y más preciso.
- 2.6.1 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas a encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo.
- 2.6.2 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas a encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo.

Capítulo 3

- 3.1.5* En el Reino Unido no se requiere que los explotadores especifiquen en su manual de operaciones esta prohibición de realizar operaciones con helicópteros de Clase de performance 3 en plataformas elevadas.

* Método recomendado

Capítulo 4

- 4.2.4.2 En el Reino Unido no se prescribe ningún requisito relativo al uso de señales de zona de penetración del fuselaje cuando se aplican a los helicópteros.
- 4.3.1.4* En el Reino Unido no se acepta el uso de registradores de datos de vuelo analógicos utilizando FM, en aeronaves nuevas o de segunda mano, que se incorporaran por primera vez al registro del Reino Unido después del 1 de julio de 1981.
- 4.3.1.4.1 En el Reino Unido no se prohíbe este tipo de equipo.
- 4.3.1.5 El Reino Unido no ha promulgado ningún requisito de cumplir con estas normas sobre registro de comunicaciones digitales (que se aplicará desde el 1 de enero de 2005).
- 4.3.1.5.1 El Reino Unido no ha promulgado ningún requisito de cumplir con estas normas sobre registro de comunicaciones digitales (que se aplicará desde el 1 de enero de 2005).
- 4.3.1.5.2
- 4.3.1.7 No todos los parámetros de la lista son requeridos por la AAC del Reino Unido.
- 4.3.1.7.1
- 4.3.1.7.2
- 4.3.1.7.3
- 4.3.1.7.4
- 4.3.1.7.5
- 4.3.4.1
- 4.3.7.2* Actualmente el Reino Unido exige que se conserven los últimos 30 minutos de funcionamiento.
- 4.3.7.3
- 4.7.5 En el Reino Unido no se requiere el transporte de transmisores de localización de emergencia automáticamente activados en helicópteros de transporte público que realicen operaciones sobre zonas terrestres designadas.
- 4.7.6
- 4.7.7* En el Reino Unido no se requiere el transporte de transmisores de localización de emergencia automáticamente activados en todos los helicópteros de transporte público.
- 4.10.1 i) En el Reino Unido no se requiere que los helicópteros de transporte público de peso máximo total que no exceda de 5 700 kg proporcionen medios de indicar la temperatura del aire exterior.
- 4.15 En el Reino Unido no se requiere que todos los helicópteros de transporte público estén equipados con un transportador de notificación de la altitud de presión.
- 4.16 En el Reino Unido se proscriben el uso de micrófonos de mano por debajo del nivel de vuelo 150 en espacio aéreo controlado.

Capítulo 6

- 6.2.4 En el Reino Unido no se requiere que los explotadores observen los principios relativos a factores humanos en el diseño y aplicación del manual de mantenimiento.
- 6.3 En el Reino Unido no se requiere que las organizaciones de mantenimiento se aseguren de que el personal de mantenimiento recibe instrucción en conocimientos y pericia relacionados con la actuación humana.

* Método recomendado

Capítulo 8

- 8.1 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo.
- 8.2*
- 8.3*
- 8.4*

SECCIÓN III**Capítulo 2**

- 2.6.2.2 El comandante de la aeronave debe manifestar que está satisfecho antes del vuelo de que éste puede realizarse en condiciones de seguridad, teniendo en cuenta los informes y pronósticos meteorológicos y cualquier proceso de alternativa en caso de que el vuelo no pueda completarse según los planes.
- 2.6.3.1 No es obligatorio el requisito de interrumpir el vuelo hacia el destino.
- 2.7.1 No es obligatorio el requisito de especificar un aeródromo de alternativa en el plan de vuelo IFR.
- 2.7.2 Los criterios para especificar los helipuertos de alternativa mar adentro no se incluyen en los textos de reglamentación del Reino Unido.
- 2.9.1 No son obligatorios los requisitos relativos a oxígeno.
- 2.9.2
- 2.10
- 2.19 No es obligatorio el requisito de que los helicópteros en vuelos por encima del agua indicados en 4.3.1 estén certificados para amaraje forzoso.

Capítulo 4

- 4.1.1 No se requiere la aprobación de lo siguiente: mapas, cartas y códigos; botiquín de primeros auxilios; cronómetros; antorchas; silbatos; anclas de mar; señales de cohetes; equipo para amaraje, anclaje y maniobras sobre el agua; remos; alimentos y agua; hornillos; utensilios para cocinar, palas para nieve, sierras de hielo, sacos de dormir, conjuntos de indumentaria para el ártico; y megáfonos.
- 4.1.3.1 a), b) y c) 1) No son obligatorios en todos los tipos de vuelo los requisitos para botiquín de primeros auxilios, extintores de incendios y asientos.
- 4.1.4.1 El método de marcar las zonas de penetración del fuselaje puede ser distinto.
- 4.1.4.2
- 4.3.1 Los requisitos de equipo de flotación en helicópteros en vuelos sobre el agua no son obligatorios (más de 10 minutos/más allá de la distancia de aterrizaje forzoso desde tierra).
- 4.3.2.1 El Reino Unido confía en el suministro de textos de orientación. Las recomendaciones del Reino Unido sobre chalecos salvavidas y balsas salvavidas constituye un nivel más elevado de seguridad.
- 4.3.2.2 En el Reino Unido se confía en el suministro de textos de orientación sobre el transporte y utilización de chalecos salvavidas y de balsas salvavidas.
- 4.3.2.3
- 4.3.2.4
- 4.3.2.5

* Método recomendado

- 4.4 El equipo de señalización y de salvamento no es obligatorio en zonas en las que sería especialmente difícil la búsqueda y salvamento.
- 4.5.1 No son obligatorios los requisitos relativos a oxígeno.
- 4.9.1.4.1 No se ha prohibido a partir del 1 de enero de 2003 el uso de registradores de datos de vuelo de película fotográfica.
- 4.9.1.5 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2005 los requisitos de registro, cotejo y duración de las comunicaciones de enlace de datos.
- 4.9.1.5.1 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2007 los requisitos de registro, cotejo y duración de las comunicaciones de enlace de datos.
- 4.9.1.5.2 No es obligatorio el requisito de registrar el contenido y el tiempo de los mensajes de enlace de datos.
- 4.9.1.7 No se especifican en los textos normativos del Reino Unido los parámetros para registradores de datos de vuelo de Tipo IVA.
- 4.9.4.1 No es obligatorio el requisito relativo a registradores de datos de vuelo de Tipo IVA en nuevos helicópteros de un peso superior a 3 180 kg desde el 1 de enero de 2005.
- 4.9.5.1 No son obligatorios para todas las categorías de C de A los requisitos de registradores de la voz en el puesto de pilotaje para helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 7 000 kg.
- 4.9.6.3 No es obligatorio el requisito de que los registradores de la voz en el puesto de pilotaje, en nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2003, conserven las últimas dos horas de información.
- 4.10.1 No son obligatorios los requisitos relativos a ELT aplicables hasta el 1 de enero de 2005 para vuelos sobre el agua (como en 4.3.1).
- 4.10.2 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2002 los requisitos relativos a ELT automático y ELT de supervivencia en vuelos sobre el agua (como en 4.3.1).
- 4.10.3 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2005 los requisitos relativos a ELT automático y ELT de supervivencia en vuelos sobre el agua (como en 4.3.1).
- 4.10.4 No son obligatorios los requisitos relativos a ELT aplicables hasta el 1 de enero de 2005 para vuelos por encima de zonas terrestres designadas (como en 4.4).
- 4.10.5 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2002 los requisitos relativos a ELT automáticos en vuelos por encima de zonas terrestres designadas (como en 4.4).
- 4.10.6 No son obligatorios para los nuevos helicópteros desde el 1 de enero de 2005 los requisitos relativos a ELT automáticos en vuelos por encima de zonas terrestres designadas (como en 4.4).
- 4.11.1 Se aplica en parte. En el Reino Unido se exige un transpondedor de notificación de la altitud de presión para vuelos en el espacio aéreo designado.
- 4.11.2* No se aplica la recomendación de que todos los helicópteros deban estar equipados de un transpondedor de notificación de la altitud de presión.

* Método recomendado

Capítulo 5

- 5.1.1 En el Reino Unido se requiere equipo de radiocomunicaciones para vuelos IFR en espacio aéreo controlado y notificado.
- 5.1.4 No es obligatorio para vuelos sobre el agua (4.3) y sobre zonas terrestres designadas (4.4) el equipo de radiocomunicaciones que sea capaz de comunicarse en las frecuencias prescritas.

Capítulo 6

- 6.1.1 El explotador asume la responsabilidad del mantenimiento.
- 6.2.1
- 6.3

APÉNDICE

- 2. En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores establezcan un programa de prevención de accidentes y de seguridad de los vuelos.
-

SECCIÓN I

Capítulo 2

Las normas y métodos recomendados del Anexo 6, Parte III se aplicarán a todos los helicópteros que realicen operaciones de transporte aéreo comercial u operaciones de la aviación general y a helicópteros que en parte se utilicen para trabajos aéreos.

SECCIÓN II**Capítulo 4**

- 4.3.2 Los registradores de los datos de vuelo conservarán los datos por cinco horas.
- 4.3.3.1 La obligación de transportar un registrador de datos de vuelo en los helicópteros empieza con aquellos que tengan el certificado de aeronavegabilidad individual expedido el 1 de agosto de 1999 o después de esa fecha.
- 4.3.5.1 La obligación de transportar registrador de la voz en el puesto de pilotaje en los helicópteros empieza con los que tengan su certificado de aeronavegabilidad individual expedido el 1 de agosto de 1999 o después de esa fecha.
- 4.10.1 f) Solamente se requiere un indicador de actitud para vuelos IFR u operaciones nocturnas.
- 4.10.1 k) No hay ningún requisito respecto a de un sistema de estabilización en determinados helicópteros.
-

SECCIÓN II**Capítulo 2**

2.1.2 No se aplica.

2.1.3

2.2.4 El Artículo 91.07.26 de la Reglamentación de aviación civil exige que el explotador se asegure de que no se simulan situaciones de emergencia o anómalas cuando se transportan pasajeros. No se aplica el requisito a los vuelos de carga.

2.2.6.4* No se aplica.

2.3.4.2

2.3.4.3*

2.6

Capítulo 3

3.1.3* No se aplica.

3.2.1

3.2.2

Capítulo 4

4.11.2* No se aplica.

4.16

Capítulo 8

8.1 No se aplica.

SECCIÓN III**Capítulo 1**

1.1 No se aplica.

Capítulo 2

2.6.4 No se aplica.

Capítulo 3

3.4* No se aplica.

* Método recomendado

Capítulo 4

4.3.2.6* No se aplica.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
4.9.1.6*
4.9.5.2*



* Método recomendado

30/9/02

SECCIÓN II**Capítulo 2**

- 2.2.3.2 Se permite mantener en funcionamiento los rotores mientras el piloto abandona el helicóptero para fines de carga y descarga.
- 2.2.11 No se aplica. Para los vuelos de helicóptero sobre agua se requiere solamente un sistema de flotación de emergencia. Se cumplirá la norma cuando haya helicópteros y equipo certificados para amaraje forzoso.
- 2.3.4.2 No se realizan tales operaciones en las aguas de Suecia. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 2.3.6.2 Ningún porcentaje de combustible adicional. Reserva de 20 minutos. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 2.3.8 Las operaciones normales de helicópteros a altitudes por debajo de 10 000 ft (3 048 m). Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 2.3.8.2 Ningún uso para helicópteros con sistema de cabina a presión.
- 2.4.5 Las operaciones normales de helicópteros son a altitudes por debajo de 10 000 ft (3 048 m). Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 2.4.6* No uso para procedimiento de descenso de emergencia.
- 2.6.1 No se aplica.
- 2.6.2

Capítulo 3

- 3.1.1 En Suecia no se utilizan los códigos de performance de la OACI. Los códigos de performance de helicópteros monomotores y multimotores son códigos de Suecia. En las operaciones se cumple con el manual de vuelo del helicóptero (HFM).
- 3.1.2
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.7.1.2 Despegue. Tiempo de exposición. Existirá hasta el 31 de diciembre de 2009.
- 3.2.7.3.2 Aproximación. Tiempo de exposición. Existirá hasta el 31 de diciembre de 2009.

Capítulo 4

- 4.1.2 Solamente para multimotores. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.2.4 Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.2.4.2 Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.4.2 No se requiere en Suecia. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 para vuelos nocturnos VFR en 2002.

* Método recomendado

- 4.5.2.5 Ningún requisito. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.5.2.7* No se requiere en Suecia.
- 4.8.1 a Las operaciones normales de helicópteros son por debajo de una altura de 10 000 ft (3 048 m) en Suecia.
4.8.4* Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.11 En Suecia se requiere solamente un altímetro para vuelos nocturnos VFR. Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.
- 4.12* Se requiere para helicópteros con configuración de más de 9 asientos.

Capítulo 6

- 6.2.4 Se cumplirá con la JAR-OPS 3 en 2002.

SECCIÓN III

Capítulo 2

- 2.6.2.2 No se autoriza en Suecia.
- 2.7.2 No se utiliza para helipuertos de alternativa mar adentro.
2.7.3*
- 2.9.1 Las operaciones normales son de helicópteros a altitudes por debajo de 10 000 ft (3 048 m).
- 2.9.2 No se utiliza para helicópteros con sistema de cabina a presión.
- 2.10 Las operaciones normales son de helicópteros a altitudes por debajo de 10 000 ft (3 048 m).
- 2.17 Se permite mantener en funcionamiento los rotores mientras el piloto abandona el helicóptero para fines de carga y descarga, se mantendrá la diferencia hasta 2004.
- 2.19 Solamente un sistema de flotación de emergencia. Se cumplirá la norma cuando haya helicópteros y equipo certificados.

Capítulo 3

- 3.3 En Suecia en lo relativo a la performance de helicópteros monomotores y multimotores se cumplen los procedimientos del manual de vuelo del helicóptero (HFM). No se utiliza en la reglamentación de Suecia el código de Clase de performance 1-3. Existirán las diferencias hasta la aplicación de la JAR-OPS/Generalidades en 2004.
3.4*

Capítulo 4

- 4.1.4 No existe ningún requisito. Existirá hasta la aplicación de la JAR-OPS/Generalidades en 2004.
- 4.3.1 En Suecia se imponen límites a la categoría de pasajeros, temperatura y tiempo (5 a 15 minutos). Existirá la diferencia hasta que se aplique la JAR-OPS/Generalidades en 2004.

* Método recomendado

4.3.2.6*	Ningún requisito. Se cumplirá con la JAR-OPS/Generalidades en 2004.
4.3.2.7*	
4.3.2.8*	
4.5.1	Ningún requisito. Existirá la diferencia hasta la aplicación de la JAR-OPS/Generalidades en 2004.
4.5.2*	
4.9.1.1	No se requiere registrador de la voz en el puesto de pilotaje. Se cumplirá a más tardar el 1 de enero de 2005.
4.9.1.2	
4.9.1.5	Se cumplirá a más tardar el 1 de enero de 2005.
4.9.1.5.1	
4.9.2	Ningún requisito. Se cumplirá a más tardar el 1 de enero de 2005.
4.9.3.2*	Ningún requisito. Se cumplirá a más tardar el 1 de enero de 2005.
4.9.5.1	Para una masa superior a 7 000 kg y más de 2 700 kg, hasta e incluyendo 7 000 kg. Se cumplirá a más tardar el 1 de enero de 2005.
4.9.5.2*	

* Método recomendado