

**ANTECEDENTES NORMATIVOS**

• **ANEXO 7**

Pro definición del Anexo 7

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra. (Véase la clasificación de aeronaves en la Tabla 1).

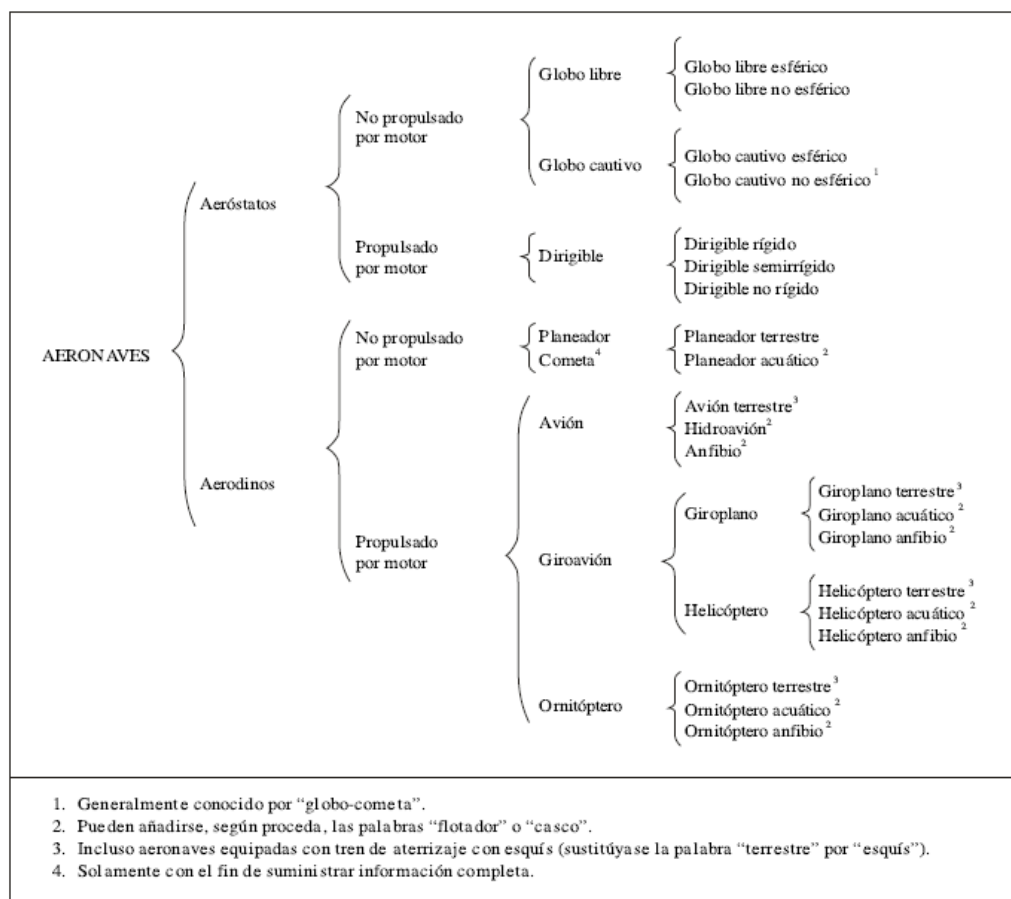


Tabla 1. Clasificación de aeronaves

• **ANEXO 8**

El Anexo 8 (2018), en su capítulo II sección 6.2.3 hace mención al contenido del certificado de aprobación que una AAC debe emitir como parte de la aprobación de una OMA. En este mismo punto hace referencia al Doc 9760 como el documento que contiene los textos orientativos para la confección de certificado.

Asimismo, en el mismo Anexo 8 - capítulo II sección 6.2.3.1 incluye como recomendación que el certificado de aprobación debería seguir el formato de la plantilla que figura en el Apéndice del mismo Anexo 18, y contener la fecha de expedición original si es distinta de la fecha de expedición actual.

Cuando se analiza lo mencionado en el Apéndice del Anexo 8, claramente puede observarse que separa en tres columnas el contenido del certificado:

Clase(s) y habilitaciones autorizadas		
Clase <sup>5</sup>	Habilitación <sup>6</sup>	Limitaciones <sup>7</sup>
Mantenimiento de aeronaves		
Mantenimiento de motores		
Mantenimiento de componentes		
Mantenimiento especializado		

Posteriormente, hace aclaraciones sobre el contenido de cada una de las columnas:

5. Alcance de la aprobación empleando las clases que siguen: aeronaves, motores, componentes o mantenimiento especializado.
6. Alcance de la aprobación empleando las habilitaciones que siguen:
  - a) mantenimiento de aeronaves — aviones grandes, aviones pequeños, helicópteros, otras clases de aeronaves (p. ej., planeadores, globos, dirigibles, aeronaves ligeras deportivas, etc.);
  - b) mantenimiento de motores — categorías de motores (p. ej., motores alternativos, de turbina y eléctricos);
  - c) mantenimiento de componentes — código del sistema de numeración estándar (SNS) derivado de la especificación ASD/ATA S1000D para determinar el sistema de aeronave que se aplica a la homologación. [Véase el Capítulo 10, Adjunto F, del *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760)]; y
  - d) mantenimiento especializado — clase de aprobación necesaria para el mantenimiento especializado empleando las habilitaciones siguientes: mantenimiento de materiales compuestos, tratamiento de superficies como, por ejemplo, martillado, recubrimiento metálico, pintura, pruebas no destructivas, soldeo y otros procesos únicos aceptados/aprobados por el Estado. (Véase el Capítulo 10, Adjunto F, del Doc 9760).
7. Limitaciones del alcance de la aprobación, si corresponde, para las aeronaves, los componentes o el mantenimiento especializado. Si las limitaciones se describen en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento reconocido, en el certificado del AMO debería incluirse una referencia al manual.

- **DOCUMENTO Doc.9760**

Ahora bien, basado en el Anexo 7 y Anexo 8, el documento Doc.9760, define:

Aeronave

**Aircraft.** Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Avión:

**Aeroplane.** A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

Al mismo tiempo, ítem 10.3.5 hace mención al contenido de la “Clase Aeronaves” que debería figurar como contenido del Certificado de una Organización de Mantenimiento Aprobada, según la siguiente explicación

**10.3.5** An approval in aircraft maintenance class should allow an AMO to perform maintenance on an aircraft and any component of the aircraft while such component is installed in the aircraft. However, maintenance performed on a component that has been temporarily removed from an aircraft to facilitate the performance of maintenance (for example, to improve access to the component) should be considered aircraft maintenance provided the relevant maintenance data requires the removal of the component. The following ratings should be used to define the scope for aircraft maintenance:

- a) Large aeroplane — aeroplanes with maximum take-off mass over 12 500 lbs/5 700 kg;
- b) Small aeroplane — aeroplanes with maximum take-off mass up to 12 500 lbs/5 700 kg, except light sport aeroplanes;
- c) Helicopter — for all kinds of helicopters; and
- d) Other kind of aircraft — all aircraft other than aeroplanes and helicopters (such as glider, balloon, airship, light sport aircraft etc.).

Each of the above ratings should be further limited by referring to a particular type, model or series of aircraft on which the AMO is approved to perform maintenance and by the level of maintenance such as line or base maintenance.

## **ANALISIS DE LA PROPUESTA**

El LAR 145 vigente, en su apéndice 4 expresa el contenido de la Lista de Capacidades especificando el modo de clasificar los alcances relacionados con aeronaves. Citando dicho Apéndice:

### **Estructura para la elaboración de la lista de capacidades**

#### **a. Estructura de aeronaves**

1. Clase I: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue hasta 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3 175 kg;
2. Clase II: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sea superior a 3 175 kg;
3. Clase III: Aeronaves de estructura metálica, de masa máxima certificada de despegue hasta 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3 175 kg; y
4. Clase IV: Aeronaves de estructura metálica de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sobre 3 175 kg.

Teniendo en cuenta que la propuesta de modificación al LAR 145, en lo que refiere esta Apéndice, tiene por finalidad la incorporación de categoría 10.3.5. (d) del Doc. 9760 – Otro tipo de aeronaves, es necesario mencionar que dicha categoría debió ser incorporada porque lo establecido en los puntos anteriores (10.3.5. (a) al (c)) hacen referencia a la habilitación dentro de la clase aeronaves para aviones grandes, aviones pequeños y helicópteros, y claramente no incluyen a los aeróstatos (dirigibles y globos) y a los planeadores por no estar motorizados. Respecto a los LSA / VLA, si bien ambos son “aviones” fueron excluidos de la definición de “aviones pequeños”.

De lo expresado, se desprende que el modo de clasificar aeronaves del LAR 145 (clase I, clase II, clase III y Clase IV) establece un espectro que abarca a toda la definición de la palabra “aeronave” establecida en el Anexo 7, Anexo 8 y el mismo Doc. 9760, ya que por definición **“aeronave es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”**, y esto incluye a aerostatos (libres y tripulados), planeadores, LSA, VLA, aviones y helicópteros. Esto puede observarse en el “Anexo 7 - Tabla 1 Clasificación de Aeronaves”, incluida dentro de los antecedentes normativos.

## **CONCLUSION**

La forma en que la LAR Parte 145, en su Apéndice 4, establece la clasificación de “estructuras de aeronave” para confecciona la lista de capacidades, cumple, por definición, con el Anexo 7, Anexo 8 y Doc. 9760 vigentes, con lo cual, la parte de la nota de estudio RPEA/18-NE/03 que involucra la revisión al mencionado apéndice carece de sustento normativo.

En el caso que sea intención de la RPEA que el LAR 145 refleje lo recomendado en el Anexo 8 y el Doc. 9760 vigente, deberá cambiarse la concepción complete del Apéndice 4, no solo de aeronaves, sino del resto de las categorías.